



**PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENT 2020-2025
DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CHATEAUBRIANT-DERVAL
DIAGNOSTIC**

Version projet – 14 novembre 2019



Sommaire

	Page
Introduction	3
1- Le territoire.....	4
1.1- Données socio-économiques	6
1.2- Données physiques et réseau viaire	12
1.3- Données environnementales	19
1.4- Synthèse sur le territoire	20
2- Les routes, les transports collectifs et solidaires.....	21
2.1- Accessibilité routière	21
2.2- Aménagement du réseau routier	23
2.3- Lignes ferroviaires	24
2.4- Lignes régulières d'autocars	31
2.5- Ligne régulière de minibus interne à Châteaubriant	36
2.6- Transport à la demande Aléop	40
2.7- Transport à la demande solidaire Relais Accueil Proximité	42
2.8- Location de véhicules à tarif réduit Mobil'Actif	45
2.9- Synthèse sur les routes, les transports collectifs et solidaires	47
3- Les usages partagés de l'automobile et la recharge électrique.....	48
3.1- Aires de covoiturage	48
3.2- Autostop organisé	48
3.3- Site Internet ouestgo.fr	49
3.4- Autopartage électrique	50
3.4- Bornes de recharge électrique	51
3.5- Synthèse sur le covoiturage et l'automobile électrique	53
4- Les mobilités actives.....	54
4.1- Accessibilité cyclable et piétonne	54
4.2- Aménagements pour les mobilités actives	55
4.3- Pédibus	56
4.4- Location de vélos à assistance électrique	58
4.5- Synthèse sur les mobilités actives	61
5- L'information et la communication sur l'offre de mobilité.....	62
5.1- Synthèse sur l'information et la communication	64
Conclusion	65

Introduction

Suite à la fusion au 1er janvier 2017 des Communautés de Communes du Castelbriantais et du secteur de Derval, la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval (CCCD) compte aujourd'hui 26 communes et 44 200 habitants en 2016 (population municipale INSEE publiée au 1er janvier 2019) sur un territoire d'une superficie de 884,48 km².

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a la compétence des transports collectifs en qualité d'opérateur de rang 2.

Elle a approuvé son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) le 18 décembre 2018. Il fixe un objectif de croissance démographique ambitieux avec 6 000 à 8 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040.

Le SCoT prévoit d'engager une démarche d'organisation globale des mobilités qui veillera à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des automobiles et les modes doux.

Le SCoT indique que l'élaboration d'un Plan Global de Déplacement pourra prendre la forme d'un plan de mobilité rurale tel que prévu à l'article L.1213-3-4 du code des transports.

Préalablement à l'adoption de ce SCoT, la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a approuvé le 27 septembre 2018 un Plan Climat Air Energie Territorial pour la période 2018-2023 qui se fixe parmi ses objectifs la réduction de 30% de l'usage individuel de l'automobile et l'augmentation de 10% de l'usage des modes doux à l'horizon 2023.

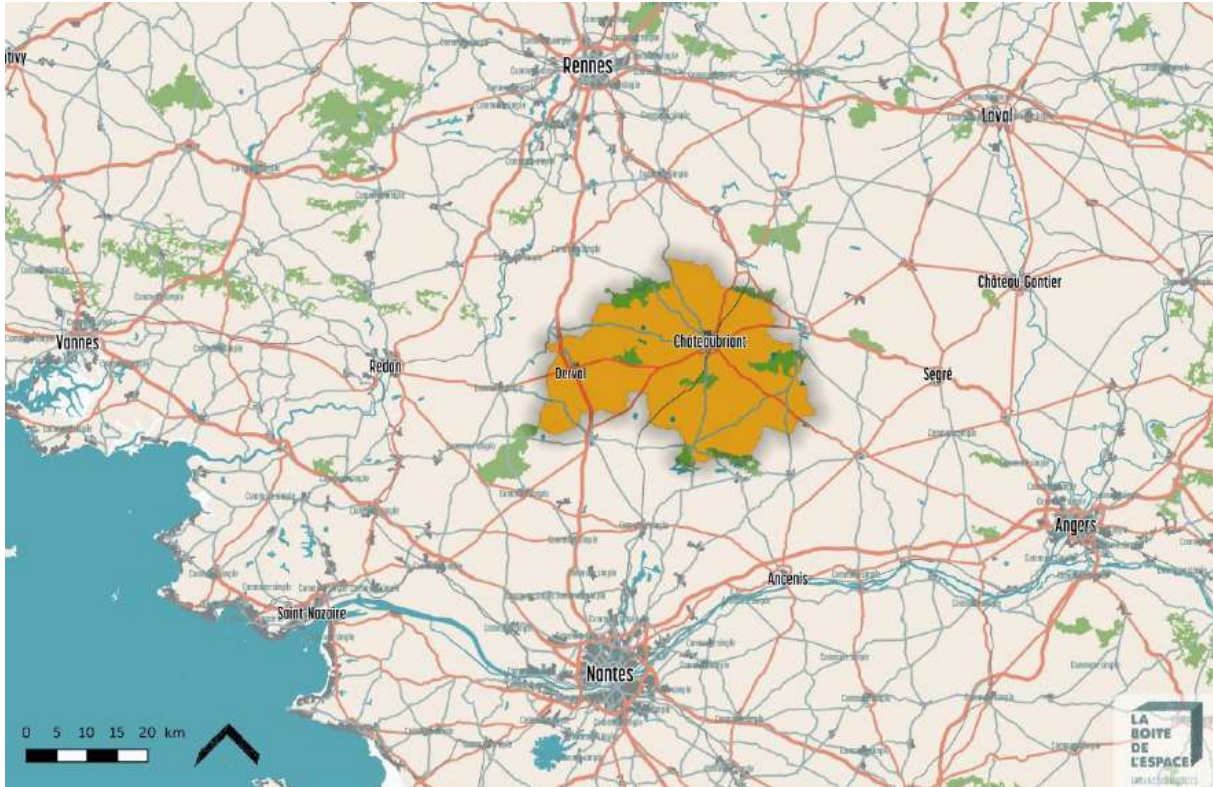
Dans ce contexte, par délibération en date du 12 avril 2018, la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a décidé d'engager l'élaboration d'un Plan Global de Déplacement (PGD).

Ce PGD a pour objectif d'établir un programme d'actions à moyen et long terme afin de faciliter la mobilité entre les zones d'habitat et les principaux pôles de services et d'emplois du territoire mais aussi avec les territoires et agglomérations voisines.

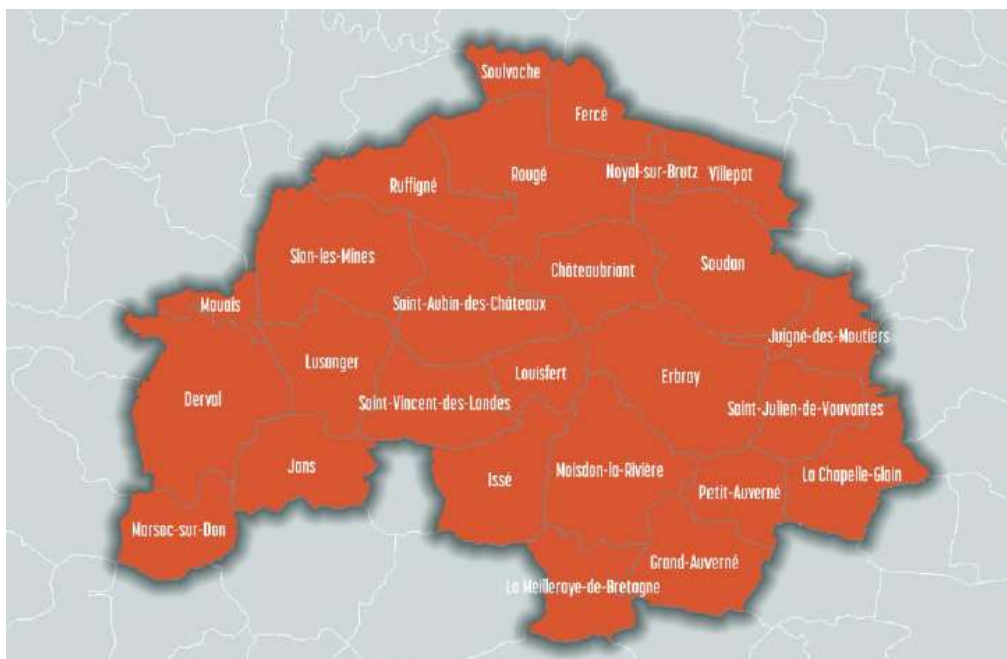
A partir d'un état des lieux et diagnostic des déplacements sur le territoire, des enjeux et objectifs sont partagés et conduisent à un plan d'actions sur la période 2020-2025 portant sur les trois grands volets de l'offre de mobilité : transports collectifs (lignes ferroviaires, lignes régulières d'autocars, transport à la demande), mobilités actives (vélo, marche à pied) et automobiles partagées (covoiturage, autopartage, autostop organisé).

1- Le territoire

Le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval est situé entre les métropoles de Nantes et de Rennes dans le département de Loire-Atlantique à la limite administrative entre les régions Bretagne et Pays de la Loire.



Il comprend 26 communes comptant 44 200 habitants (RG INSEE 2016) sur 884,48 km², et est issu de la fusion au 1er janvier 2017 de deux Communautés de Communes : Castelbriantais (19 Communes dont Châteaubriant), et Secteur de Derval (7 Communes).



Communes situées dans le périmètre d'étude du PGD Châteaubriant-Derval	Superficie en km2	Population municipale officielle 2016 parue au 1 ^{er} janvier 2019
Derval	63,82	3 488
Erbray	58,41	2 983
Rougé	56,75	2 237
Sion les Mines	55,17	1 598
Soudan	54	2 000
Moisdon la Rivière	51,05	1 960
Saint Aubin des Châteaux	47,62	1 777
Issé	39,18	1 853
Lusanger	35,59	1 035
La Chapelle Glain	34,8	816
Le Grand Auverné	34,7	772
Ruffigné	33,78	708
Saint Vincent des Landes	33,64	1 521
Châteaubriant	33,59	11 854
Jans	33,38	1 342
La Meilleraye de Bretagne	28,04	1 512
Marsac sur Don	27,83	1 499
Saint Julien de Vouvantes	25,8	973
Juigné les Moutiers	24,55	351
Le Petit Auverné	22,71	429
Fercé	22,02	483
Villepot	20,65	662
Louisfert	18,34	1 020
Soulvache	11,23	351
Mouais	10,03	384
Noyal sur Brutz	7,8	592
	884,48	44 200

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a la compétence des transports collectifs en qualité d'opérateur de rang 2. Selon la rédaction de ses statuts, les transports collectifs comprennent :

- les transports réguliers destinés principalement aux scolaires,
- le transport à la demande entre communes,
- le transport régulier entre communes,
- le transport régulier intra-urbain,

Cette compétence comprend également l'aménagement et l'entretien du pôle d'échanges multimodal (construction, équipement et entretien).

Par le mécanisme de représentation-substitution, la Communauté de Communes remplace depuis le 1^{er} janvier 2017 les Communes qui avaient transféré leur compétence relative aux transports réguliers destinés principalement aux scolaires et au transport à la demande au syndicat intercommunal de transports collectifs de la région de Châteaubriant, Nozay et Derval Par délégation de la Région des Pays de la Loire, ce syndicat exerce la compétence sur certains volets de ces deux transports. Ce syndicat, outre la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval, couvre le territoire de la Communauté de Communes de Nozay.

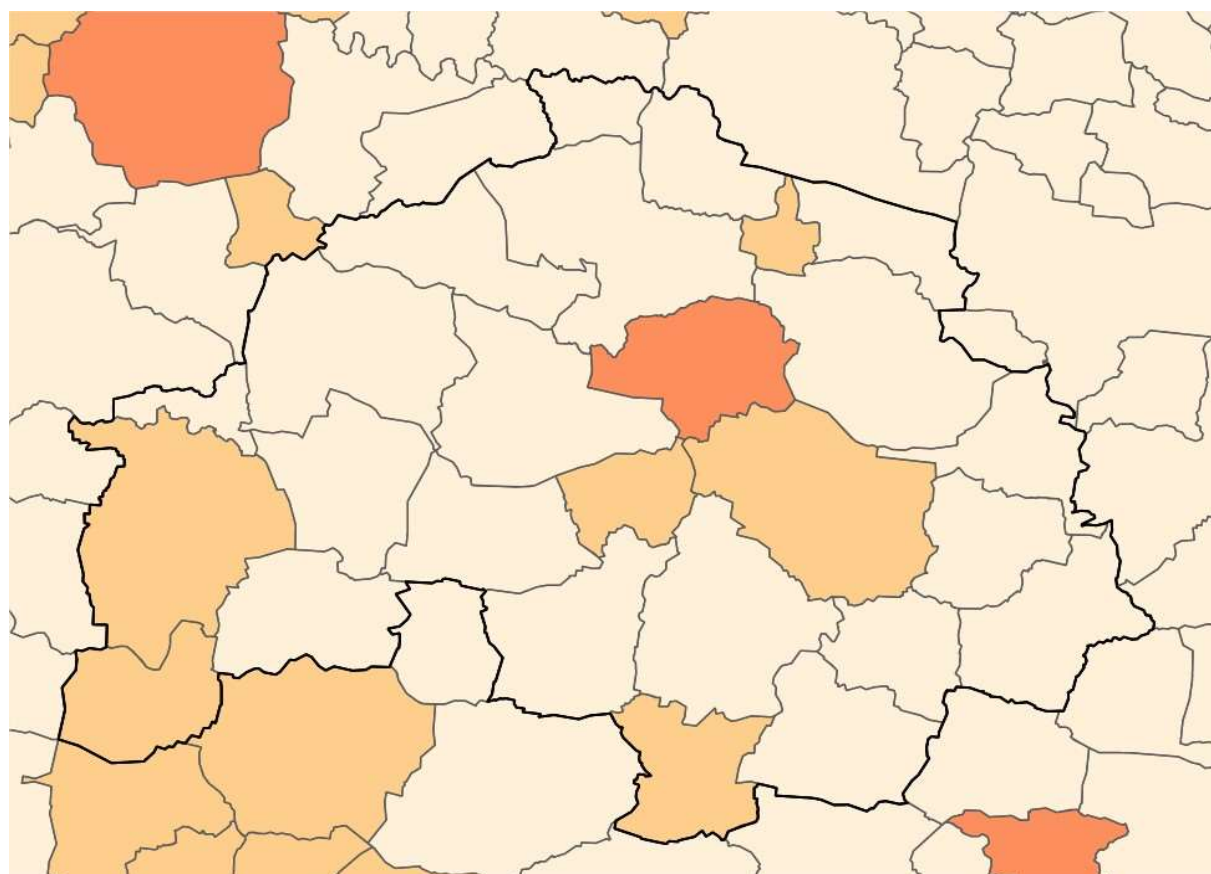
1.1- Données socio-économiques

La population intercommunale

L'intercommunalité compte une population de 44 200 habitants au 1^{er} janvier 2019. La densité est de 50 habitants au km², ce qui est en-dessous de la moyenne départementale. Châteaubriant, ville centre de 11 854 habitants a bien entendu une densité plus importante. (Source INSEE 2017)

Indicateur de référence (habitants/km²) :

- France = 103,4
- Pays de la Loire = 114
- Loire-Atlantique = 59,4
- Communauté de Communes Châteaubriant-Derval = 50



Territoires d'étude



Communes 2017



Densité de la population municipale 2017

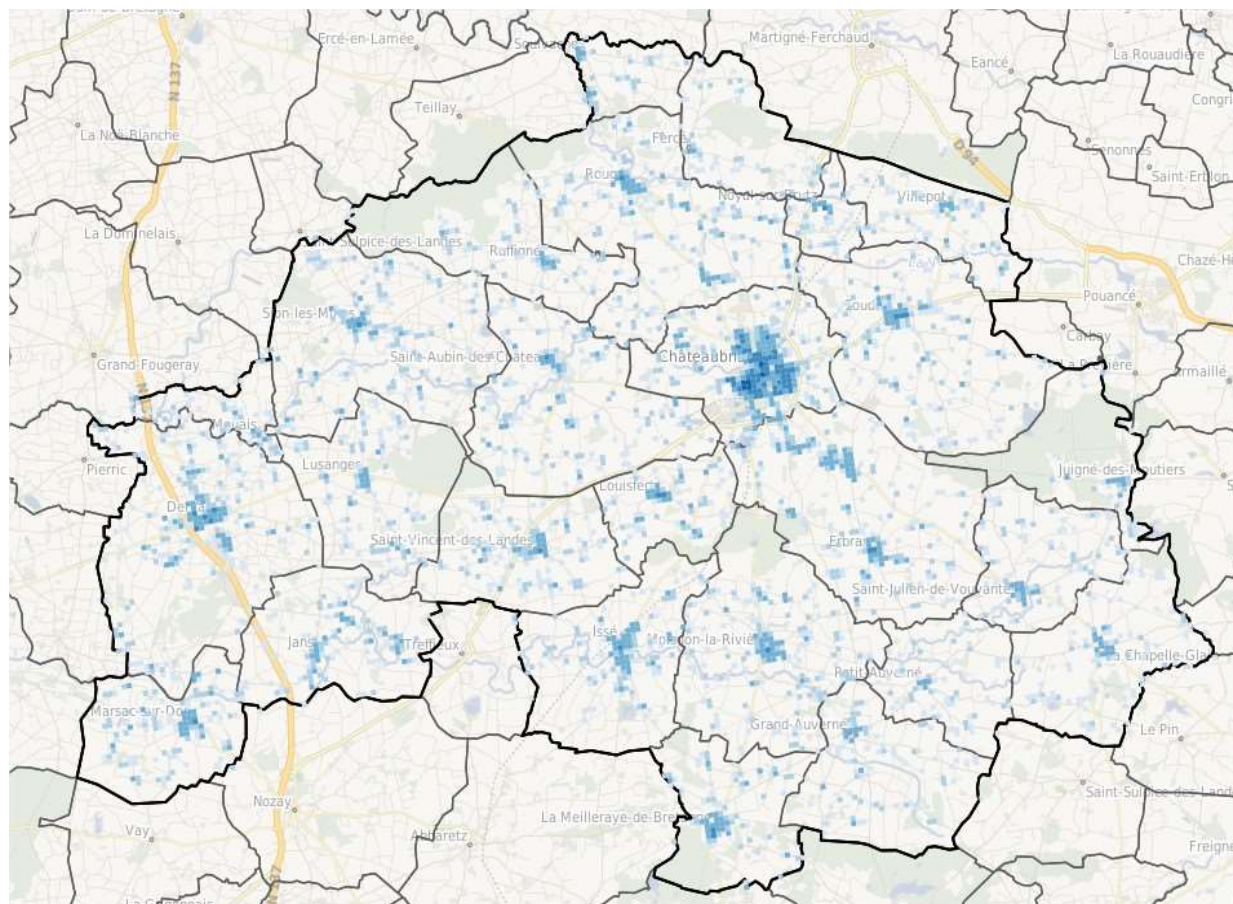
- moins de 50 hab/km²
- de 50 à 100 hab/km²
- de 100 à 500 hab/km²
- de 500 à 2000 hab/km²
- plus de 2000 hab/km²

Carte de densité de la population municipale 2017
(source : INSEE)

La répartition de la population entre les centralités et le reste du territoire

Une majorité de la population réside logiquement dans les 26 centres villes et centres-bourgs. Mais cette part n'est que de 55 % ce qui signifie qu'une partie significative de la population vit de manière disséminée dans les écarts, villages et hameaux répartis sur tout le territoire.

La carte ci-dessous illustre cette répartition de la population par carrés de 200 mètres sur 200 mètres.



Carte de la population carroyée (source INSEE 2015)

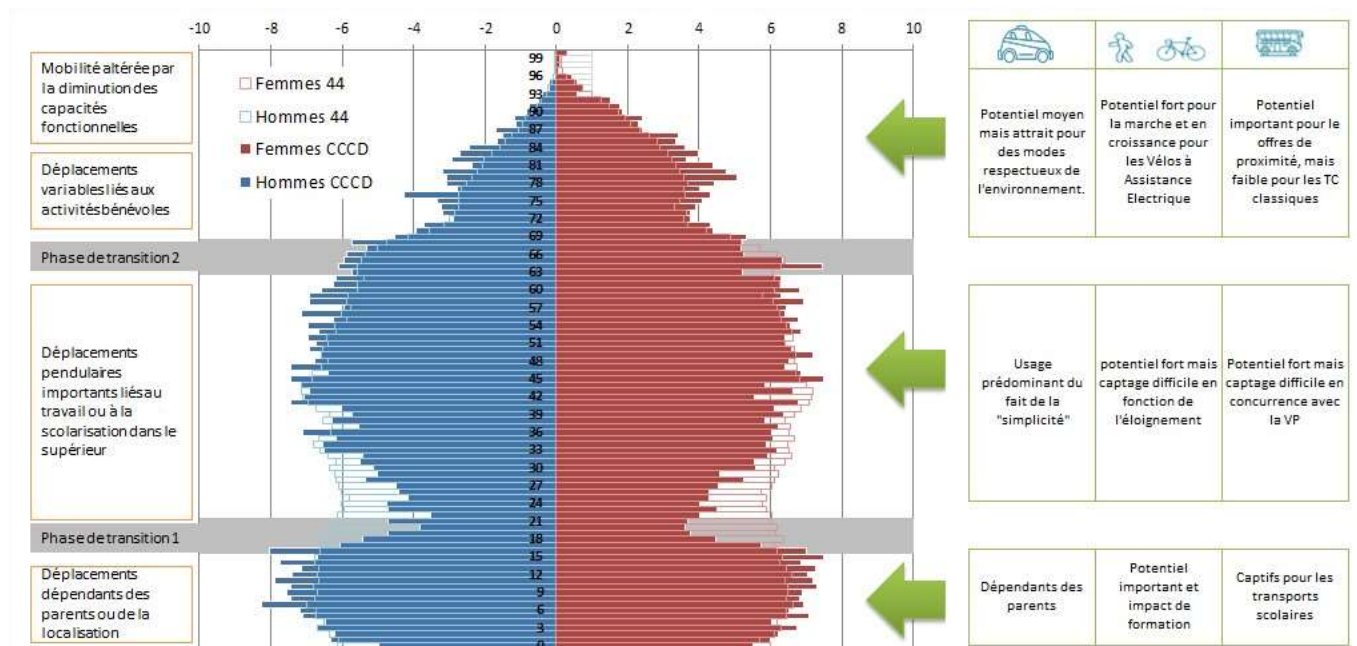


Cette **dissémination de la population** suppose un développement et un calibrage de l'offre de transports collectifs adaptée à des flux qui peuvent représenter un nombre réduit de voyageurs et une plus grande variabilité selon les jours et les heures.

L'évolution de la population

L'analyse de la pyramide des âges des habitants du territoire montre une répartition assez typique des territoires ruraux. Ainsi, la tranche d'âge des 16 à 30 ans est nettement sous-représentée, ce qui s'explique par le départ du territoire pour la réalisation d'études ou pour une première embauche.

Cette pyramide illustre l'importance de la population très jeune et des personnes âgées sur le territoire.

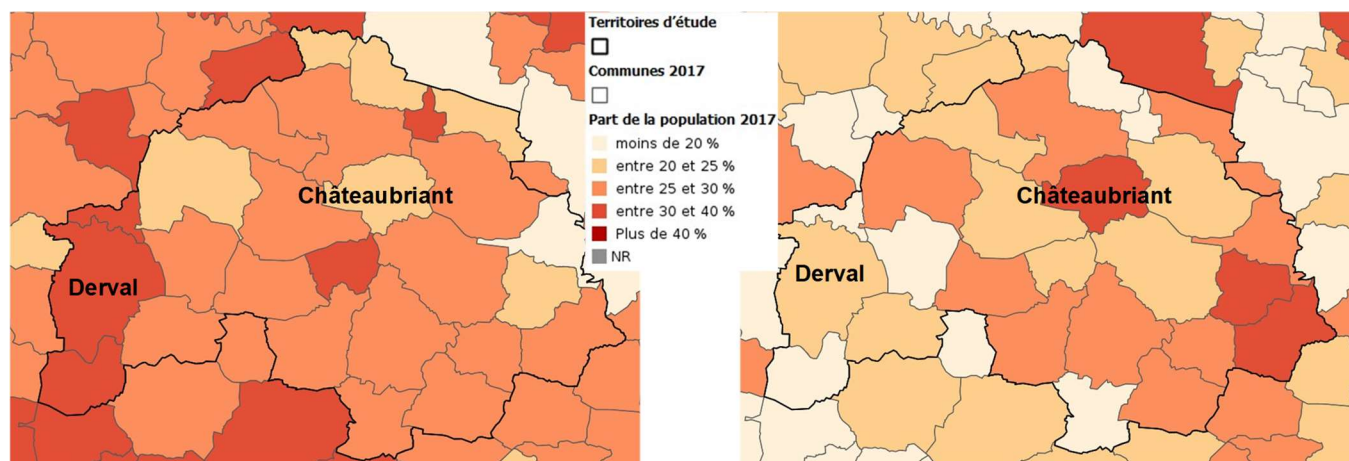


Les usagers des transports peuvent ainsi se répartir en **trois catégories** correspondant à trois étapes du parcours de vie :

- **Les jeunes** dont les déplacements sont essentiellement dépendants des parents pour l'automobile, qui présentent un potentiel important pour la marche à pied et le vélo et sont captifs pour les transports scolaires ;
- **Les actifs** dont les déplacements sont marqués par l'accès au lieu de travail avec un usage prédominant de l'automobile pour sa simplicité, un potentiel fort pour la marche à pied et le vélo mais qui dépend de la distance à parcourir et un potentiel important pour les transports en commun mais en forte concurrence avec l'usage de l'automobile ;
- **Les retraités** dont les déplacements sont variables liés notamment aux activités associatives bénévoles et au vieillissement avec la question de l'accès aux services de santé avec un usage encore significatif de l'automobile, un potentiel fort pour la marche et en forte croissance pour le vélo à assistance électrique et un recours important aux transports en commun pour les déplacements de proximité.

La répartition géographique de la population selon son âge

Le territoire est marqué depuis le début des années 2000 par une croissance démographique élevée au sud-ouest et notamment à Derval, résultant à la fois de présence de la N137 à l'ouest et de la proximité de l'agglomération nantaise sur la frange sud, et une croissance négative ou faible à Châteaubriant et au nord-est de la Communauté de Communes.



Part de la population de moins de 20 ans
(source : INSEE - Mobhilis)

Part de la population de plus de 60 ans
(source : INSEE - Mobhilis)

Cela se traduit par une surreprésentation de jeunes ménages trentenaires avec enfants en bas âges sur les communes ayant connu un fort développement démographique depuis les années 2000 alors que l'est du territoire et le nord sont davantage concernés par le vieillissement global de leur population et donc plus fortement représentés dans les tranches d'âges les plus âgées.

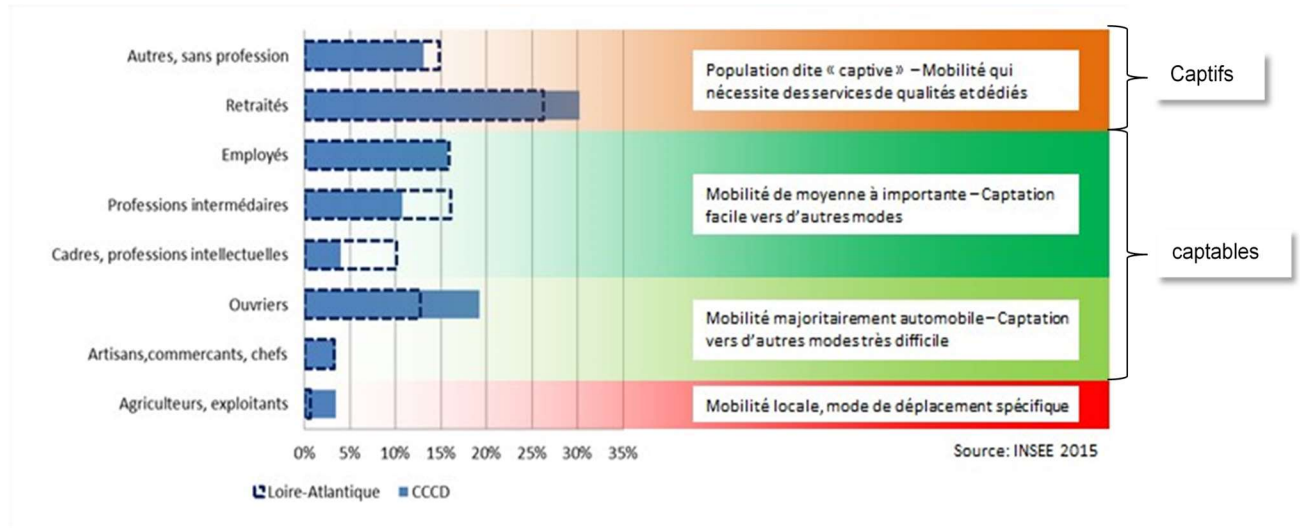
Le SCoT s'est fixé comme objectif de contribuer à **maintenir un équilibre** à l'échelle du territoire en différenciant la capacité d'urbanisation nouvelle en faveur du nord-est.

Le Plan Global de Déplacement doit prendre en considération cette situation avec la question de l'opportunité de créer une nouvelle liaison de transport facilitant les relations entre les pôles de Châteaubriant et de Derval et la question de l'approche adaptée de la mobilité pour les 24 autres centralités avec cette différenciation des tranches d'âges entre le sud-ouest et le nord-est.

Les catégories socio-professionnelles captives et captables

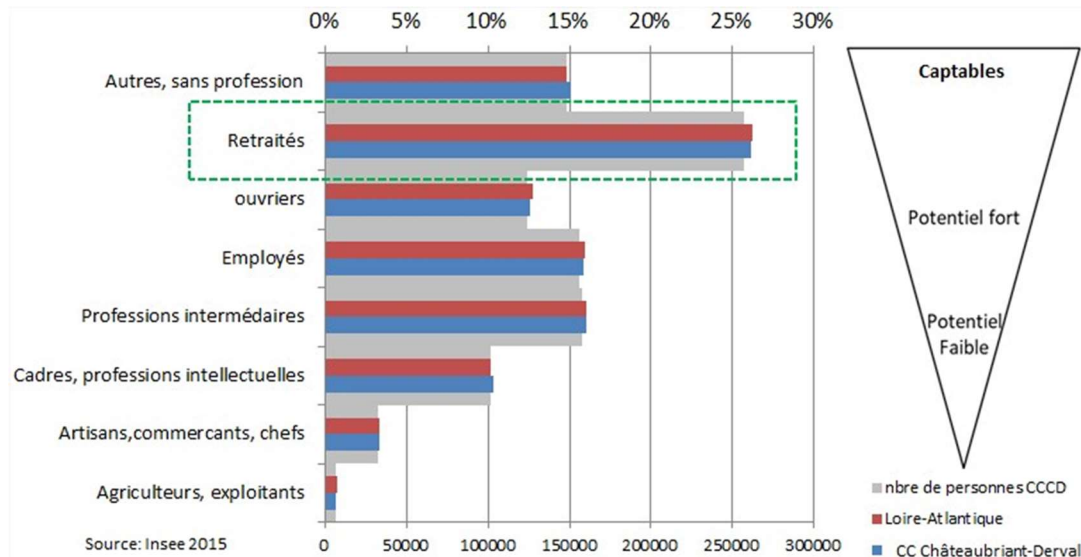
La **population dite « captable »**, c'est-à-dire qui est susceptible d'évoluer vers un autre mode de déplacement est plutôt **faible** sur le territoire bien qu'elle génère les flux les plus importants.

De même, près de la moitié de cette population dite « captable » connaît une mobilité majoritairement autonome et donc plus difficile à capter vers d'autres modes de déplacement



Répartition des catégories socio-professionnelles de la CCCD et de la Loire-Atlantique (source : INSEE - Mobihilis)

En revanche, la **population dite « captive »** est assez **importante** (retraités, sans profession). L'enjeu de mobilité chez ces personnes « captives » est primordial dans la mise en place du futur plan global de déplacement, chez une population en vieillissement et soumise à des besoins croissants.

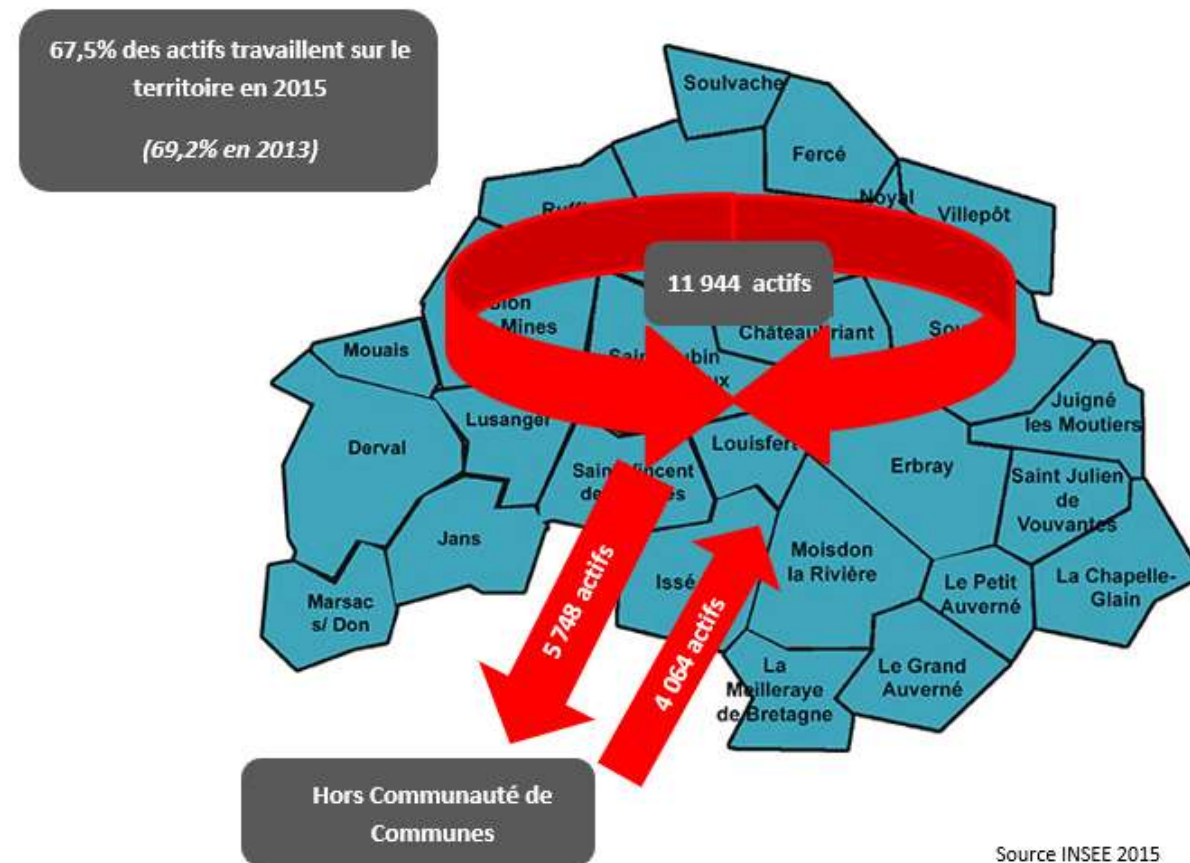


Niveau de captation de la population de la CCCD et de la Loire-Atlantique selon les catégories socio-professionnelles (source : INSEE- Mobihilis)

Les potentiels de captation les plus forts sont parmi les **retraités** qui représentent **plus de 25% de la population** sur le territoire de la Communauté de Communes comme sur l'ensemble du département

La part des actifs résidant et travaillant sur le territoire

La part des habitants qui vivent et travaillent sur le territoire est majoritaire en 2015 puisque **67,5% des actifs travaillent sur le territoire de la CCCD**. Cela illustre le fonctionnement d'un réel bassin d'emploi marqué par le pôle économique de Châteaubriant.



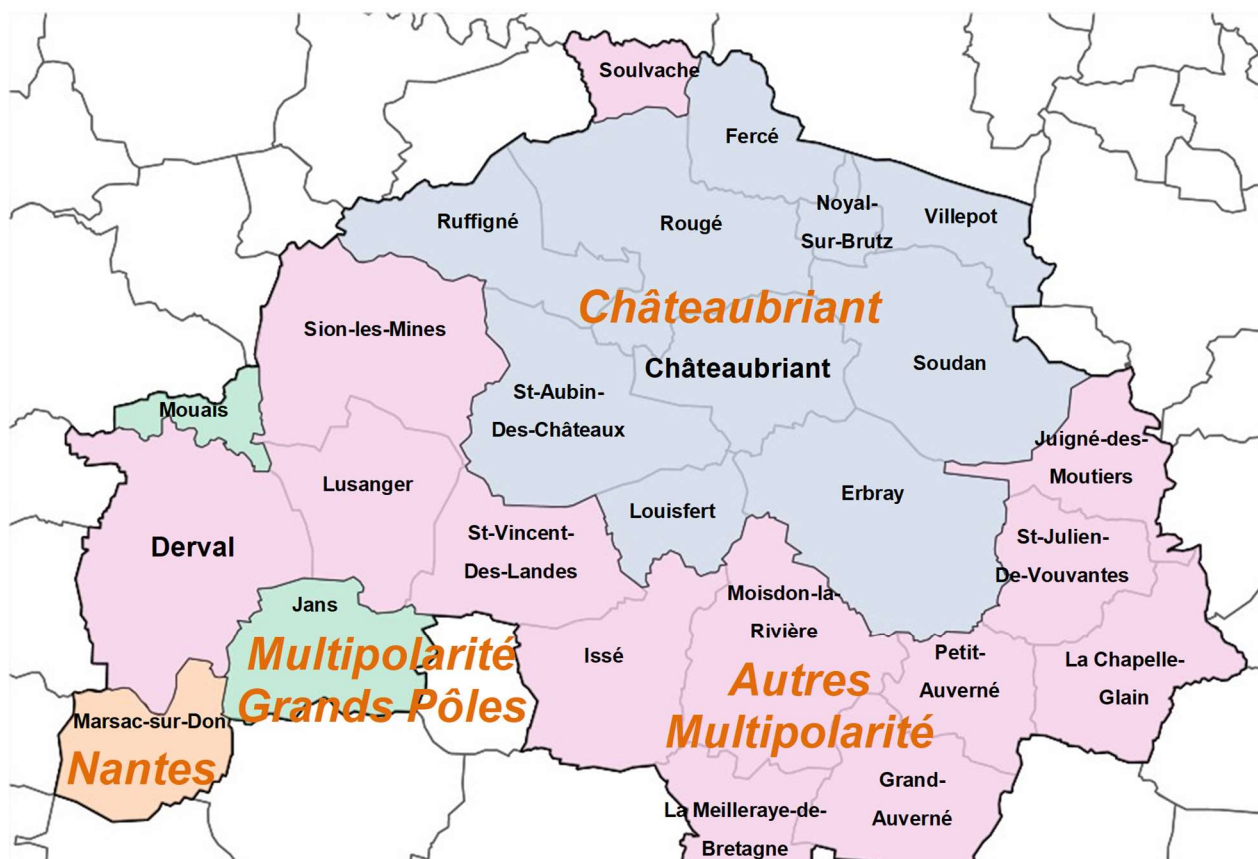
Cette particularité du territoire illustre l'enjeu primordial de la mobilité à l'intérieur de son périmètre qui est un des facteurs clés avec le développement d'une offre de logements et de services à la population contribuant au bon fonctionnement du bassin d'emploi et à son attractivité durable.

L'évolution de cette part des actifs vivant et résidant sur le territoire présente une légère baisse par rapport à 2013 (69,2%) ce qui témoigne de la progression des relations avec les agglomérations et territoires voisins qui est un autre facteur important à prendre en considération dans l'évolution de l'offre de mobilité pour maintenir une bonne connexion avec les pôles résidentiels et d'emplois voisins.

1.2- Données physiques et réseau viaire

Aires urbaines et bassins de vie

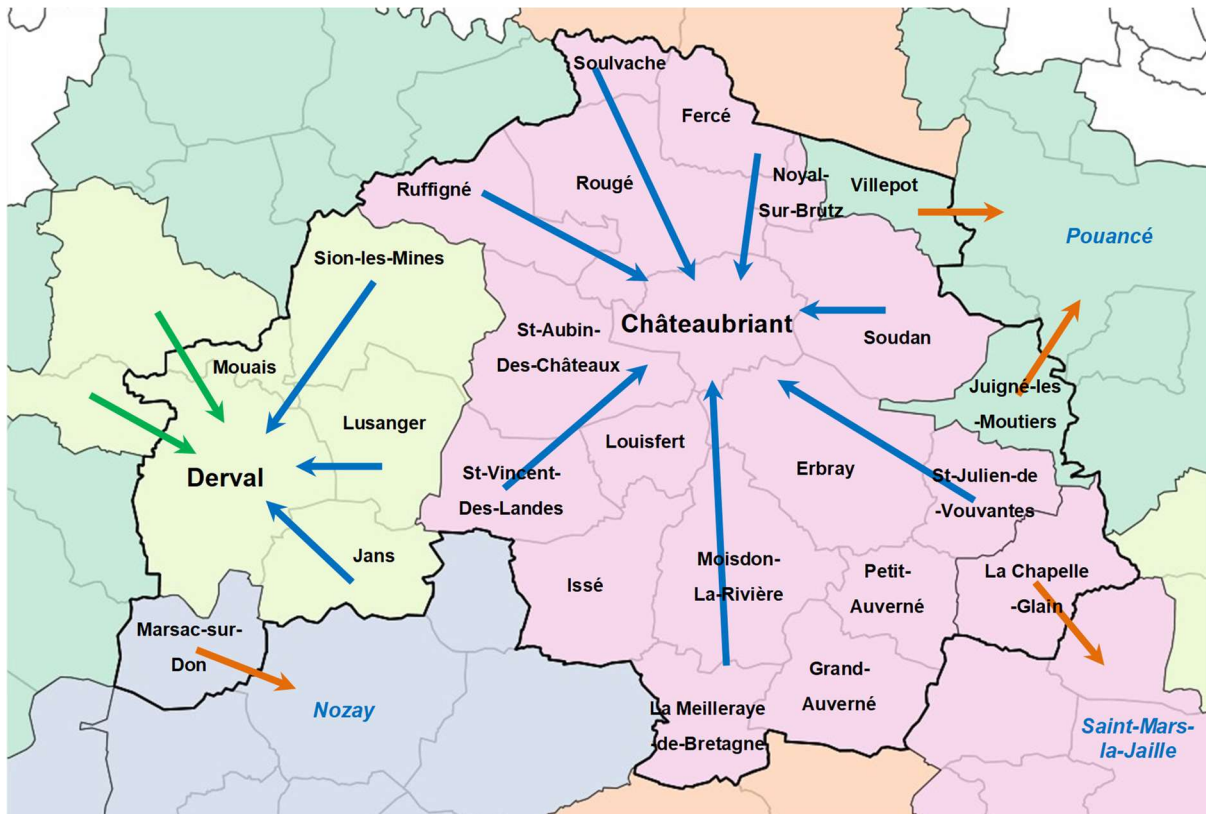
Le territoire est marqué par l'aire urbaine de Châteaubriant qui intègre 9 Communes autour de la ville-centre où au moins 40% de la population vient y travailler selon l'INSEE, la proximité de l'aire urbaine de Nantes qui s'étend jusqu'à la Commune de Marsac sur Don avec la proximité de la N137 et des communes multipolarisées liées aux influences de plusieurs aires urbaines extérieures au territoire voire au département et à la région.



Cette situation illustre le poids du pôle économique de Châteaubriant et en même temps ses limites puisqu'il n'englobe que 9 Communes sur les 25 de l'intercommunalité selon ce critère de la part d'au moins 40 % de la population de la commune de résidence qui vient travailler sur la ville-centre.

Cela signifie que le territoire est inséré dans les influences de plusieurs pôles d'attractivité et que l'enjeu pour le Plan Global de Déplacement est de conforter prioritairement le pôle économique de Châteaubriant et celui de Derval qui est émergence en facilitant les relations avec les 24 autres centralités de l'intercommunalité afin de conforter le fonctionnement du bassin d'emploi.

Le bassin de vie constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants selon l'INSEE. Deux bassins de vie principaux sont identifiés sur la Communauté de Communes : Châteaubriant et Derval.



Les bassins de vie (source : INSEE - Mobhilis)

Le bassin de vie de Châteaubriant est le plus important. Il intègre 16 Communes de l'intercommunalité.

Le bassin de vie de Derval est plus réduit avec 4 Communes de l'intercommunalité mais rayonne au-delà du périmètre de la Communauté de Communes puisqu'il intègre également les Communes du Grand-Fougeray et de Pierric.

Par contre, quatre Communes sont englobées dans les périmètres de bassins de vie extérieurs au territoire. Il s'agit de Villepôt et Juigné-des-Moutiers orientées vers Pouancé, La Chapelle-Glain vers St-Mars-la-Jaille et Marsac-sur-Don vers Nozay.

L'organisation de l'offre de mobilité du Plan Global de Déplacement va devoir prendre en considération ces habitudes de la population pour qu'elle soit adaptée aux besoins.

L'organisation territoriale fixée dans le SCoT

Le SCoT a défini une organisation interne du territoire afin de répondre aux enjeux d'équilibre dans l'accueil démographique, l'accès à l'emploi, aux équipements et aux services et toutes autres fonctions qui structurent la Communauté de Communes.

Le territoire est organisé autour d'un réseau de centralités communales (villes et bourgs) qui assurent toutes un rôle de proximité essentiel à l'ensemble des habitants de la Communauté de Communes.

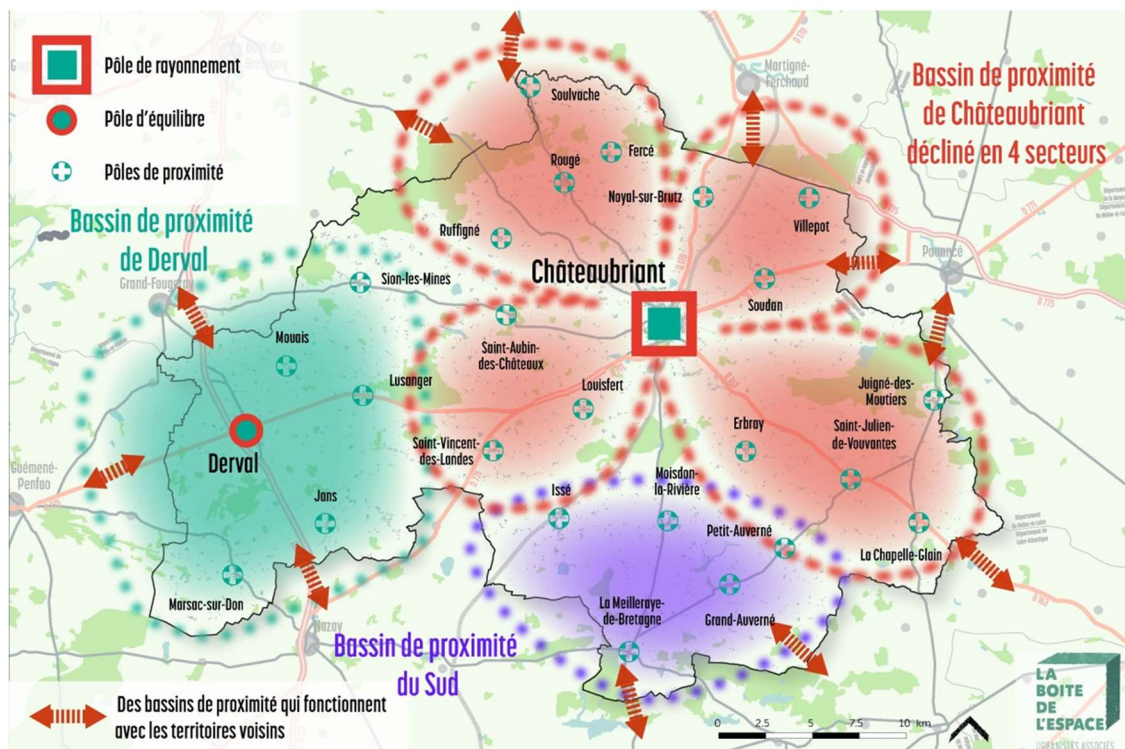
Les pôles de Châteaubriant et Derval assurent des rôles rayonnants et d'équilibre pour maintenir sur le territoire, l'ensemble de fonctions nécessaires aux besoins des citoyens.

Au-delà de ces fonctions polarisées, le PADD identifie également l'importance d'accompagner les mutualisations, synergies, complémentarités entre les communes, au sein de bassins de proximité.

Dans le cadre de nombreux objectifs du DOO, ces bassins de vie peuvent permettre une déclinaison plus adaptée au contexte local et rural.

La cartographie ci-dessous illustre des bassins de proximité potentiels qui répondraient à l'objectif associé avec :

- Un bassin autour de Derval ;
- Un bassin autour de Châteaubriant décliné en 4 secteurs ;
- Un bassin au sud.



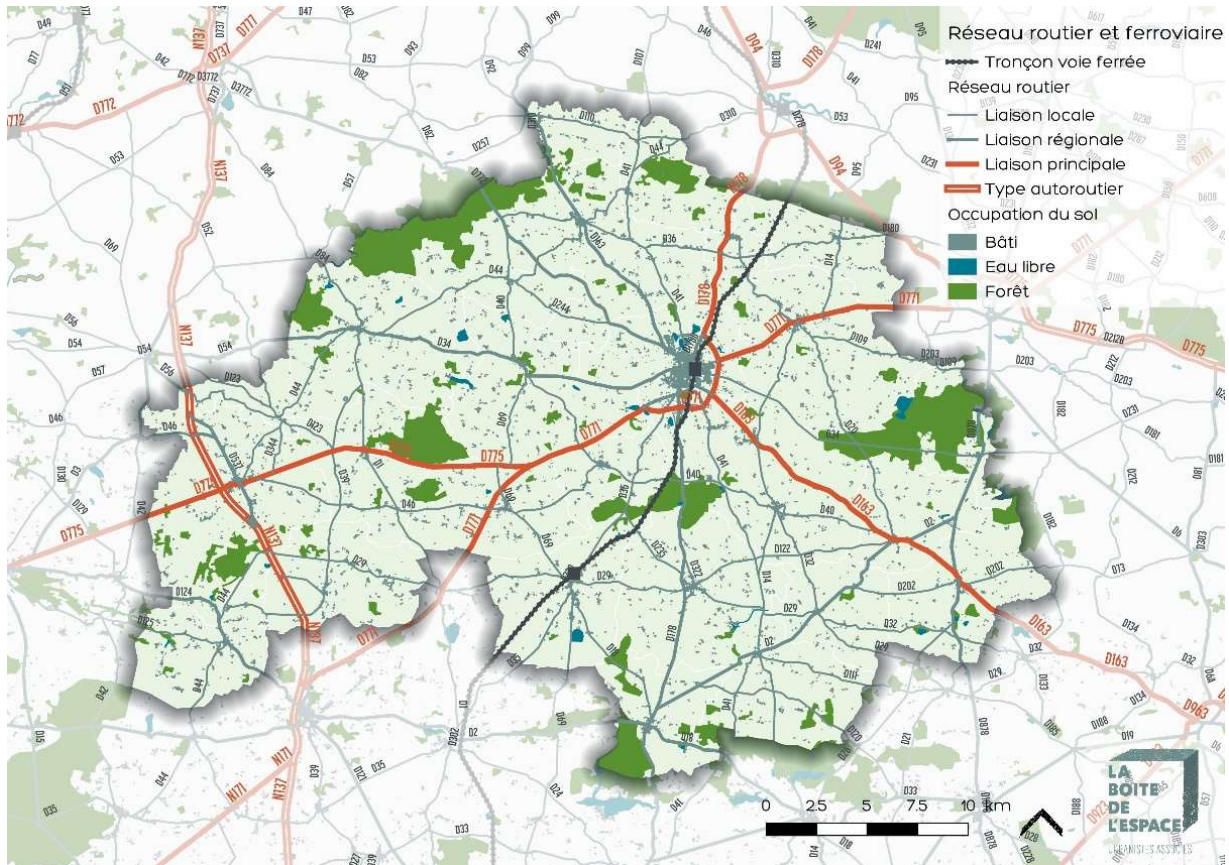
Les bassins de proximité (source : SCoT)

Ces bassins ne sont ni figés dans les limites qui sont inscrites ni dans un maintien à l'identique selon les équipements, services, fonctions associées. La volonté de les afficher néanmoins illustre l'importance de ce niveau d'échanges entre les communes pour répondre aux enjeux d'une offre qualitative adaptée.

Le réseau viaire

Le territoire est inscrit au cœur de deux logiques routières complémentaires :

- D'une part le réseau concentrique qui rejoint Châteaubriant avec de nombreuses départementales (D771, D163, D178, D34, D772...);
- D'autre part l'axe nord-sud structurant que constitue la N137 et ses 3 échangeurs sur le territoire.



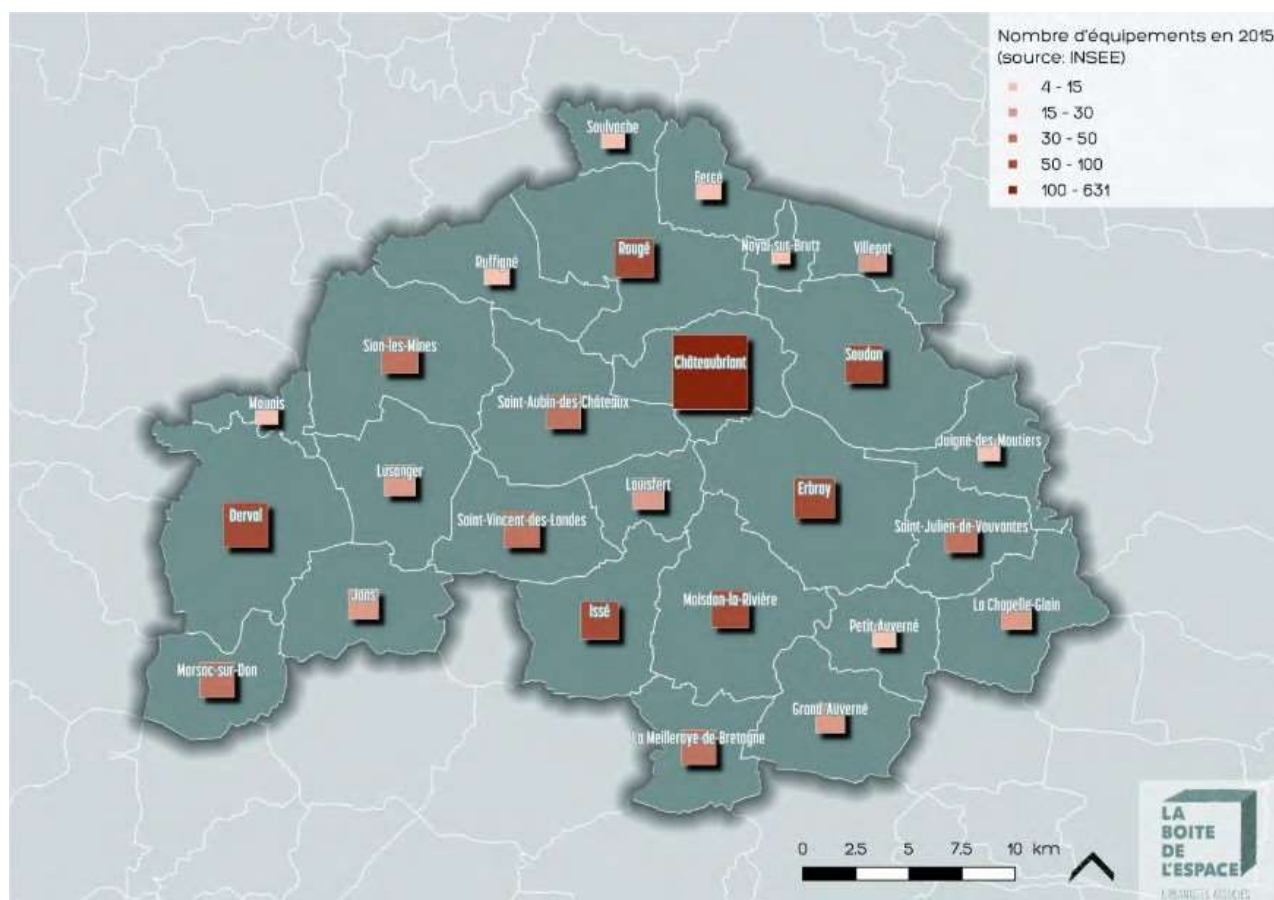
Hiérarchisation des voiries de la CCCD (source : SCOT)

Pincipaux axes routiers et points de comptage	Nombre moyen de véhicules par jour en 2014
RN 137 (sud de Derval)	25252
RD 771 (tronçon 2 x 2 voies Louisfert)	9261
RD 178 (sud de Noyal sur Brutz)	4462
RD 178 (carrefour au nord de la forêt pavée)	3766
RD 163 (entre Saint-Julien de Vouvantes et la Chapelle-Glain)	2762
RD 775 (entre carrefour Croix Laurent et Lusanger)	2629

Ces deux logiques reflètent en partie deux modes d'habiter différents, à savoir :

- L'Ouest du territoire davantage en relation avec les métropoles voisines (Nantes essentiellement mais également Rennes) avec des flux domicile travail plus importants et des habitants qui pour les plus récents notamment possèdent des habitudes de vie liées à leur lieu de travail particulièrement en matière de consommation et de fréquentation des équipements et services ;
- L'Est du territoire centré autour de la polarité de Châteaubriant, de ses emplois, ses équipements, ses services et ses commerces et qui se trouve davantage « autonome » vis-à-vis des grandes métropoles

Les pôles générant des déplacements



Nombre d'équipements par commune sur la CCCD
(source : SCoT)

Le nombre d'équipements présents sur les communes du territoire est répertorié comme suit :

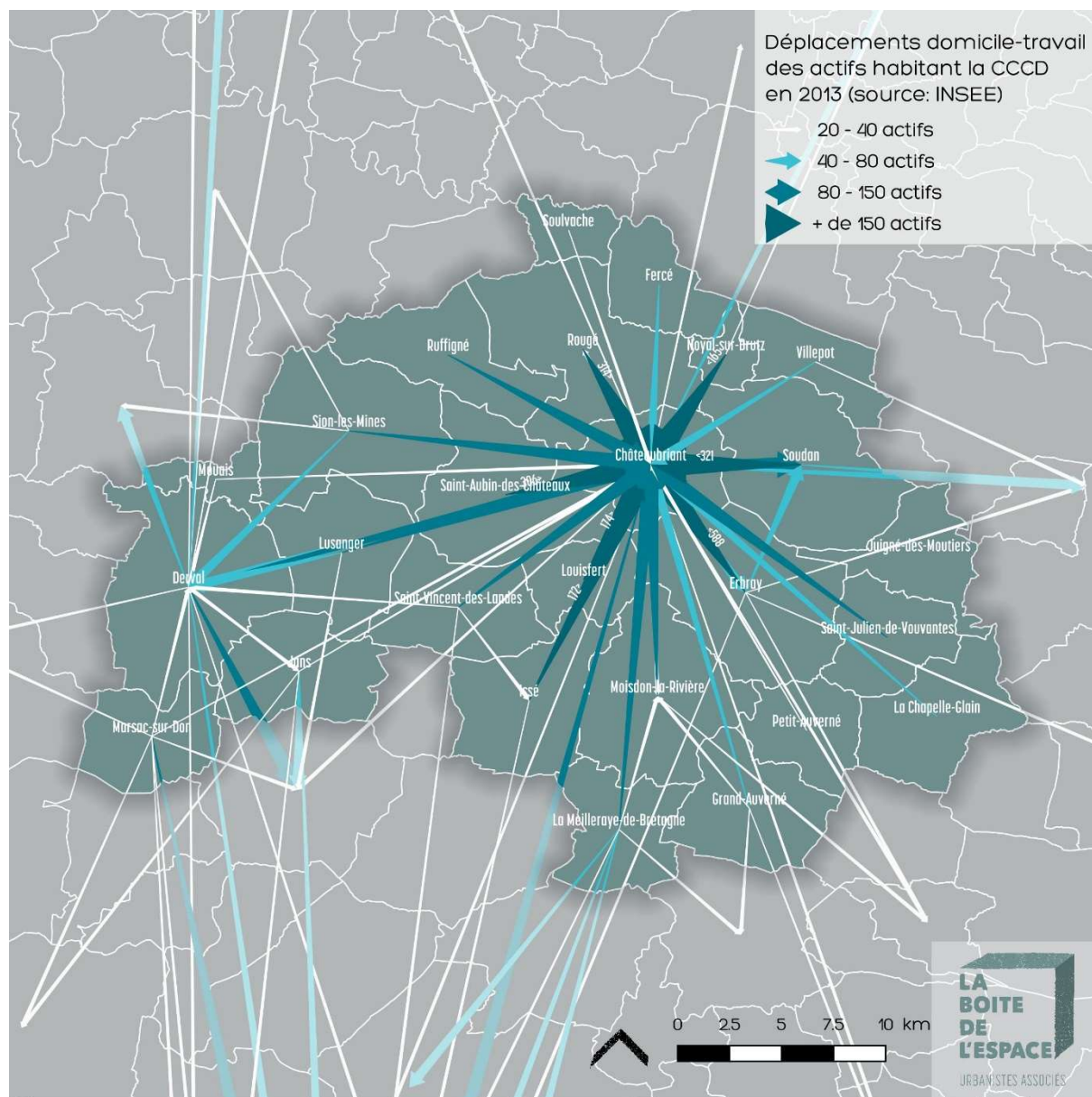
- Sport, loisirs et culture
- Commerce
- Services aux particuliers
- Action sociale
- Services de santé
- Fonctions médicales et paramédicales
- Tourisme et transports
- Enseignement, formation et services de l'éducation

La commune de **Châteaubriant** concentre **43% des équipements** de la Communauté de Communes, illustrant son rôle de pôle de rayonnement sur le territoire.

Les polarités secondaires les plus importantes sont Derval, Rougé, Soudan, Erbray, Moisdon-la-Rivière et Issé.

Les déplacements domicile-travail

L'analyse des déplacements domicile-travail confirme le rôle majeur du pôle économique de **Châteaubriant** qui comprend **56 % des emplois du territoire** de la Communauté de Communes en 2016 selon l'INSEE (8 948 sur 15 968).

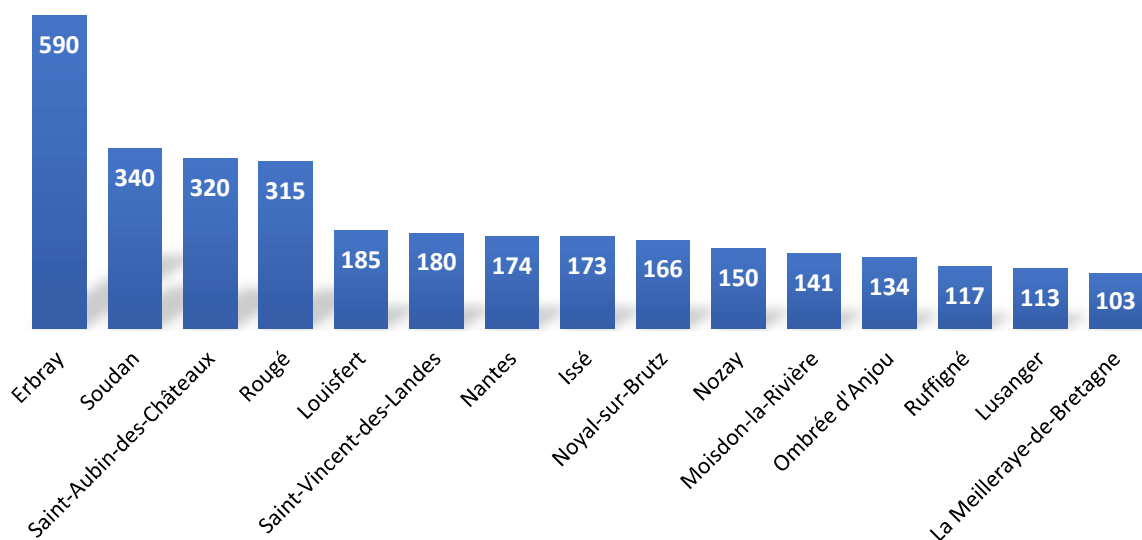


Sur le territoire de la Communauté de Communes, le deuxième pôle qui apparaît est Derval (1 443 emplois en 2016 selon l'INSEE).

Les relations vers l'extérieur sont marquées par l'attractivité de l'agglomération nantaise à la fois pour les communes situées à proximité de la 2 x 2 voies N137 mais aussi celles situées sur la partie la plus au sud du territoire.

L'analyse des flux supérieurs à 100 déplacements quotidiens entre le domicile et le travail selon l'INSEE en 2015 confirme l'**attractivité de Châteaubriant** qui est la commune comptant le plus grand nombre d'arrivées d'actifs venant travailler dans les entreprises situées sur son territoire.

Origine des flux de plus de 100 déplacements quotidiens du domicile au lieu de travail à Châteaubriant en 2015



Dans le sens des départs du domicile vers un lieu de travail hors de Châteaubriant seules deux destinations apparaissent avec plus de 100 déplacements quotidiens en 2015 : Nantes (133) et Soudan (101), ce dernier flux s'expliquant en grande partie par l'implantation de la fonderie FMGC, une des 4 usines les plus importantes en effectifs de la Communauté de Communes.

Le pôle de Derval, quant à lui, se traduit par un seul flux de déplacements quotidiens domicile-travail supérieur à 100 en 2015. Il est orienté dans le sens du départ du domicile à Derval vers le lieu de travail à Nantes (105). Marsac sur Don est l'unique autre commune présentant un flux important vers l'extérieur du territoire intercommunal (120 départs quotidiens vers Nantes).

1.3- Données environnementales

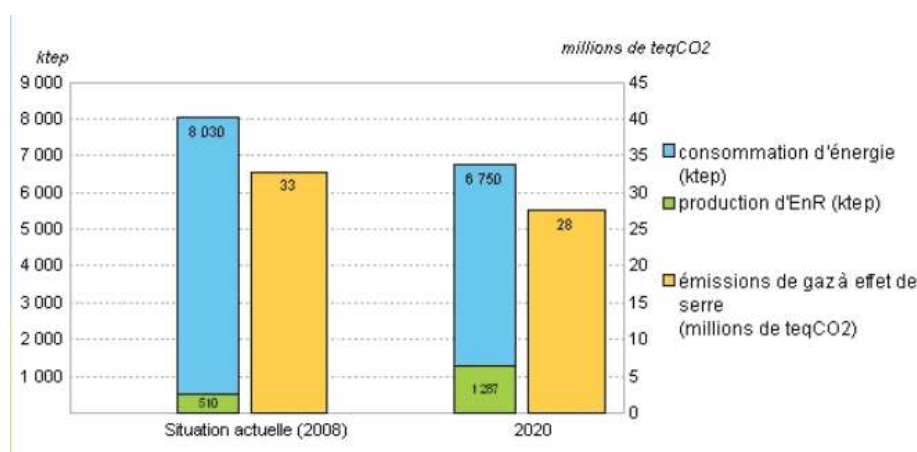
La production de tonnes d'équivalent CO₂ générée par les déplacements a été estimée en 2010 par le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) et en 2015 par la Direction Régionale de l'Environnement et l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays de la Loire.

Sur la base d'une population de plus de 18 ans d'environ 40 000 personnes (soit 92% de la population de la CCCD) (*INSEE 2014*), le nombre des déplacements a été estimé sur le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval :

- Source CGDD 2010 : 3,15 déplacements par jour = 126 000 déplacements quotidiens, tous motifs confondus.
- Source DREAL 2015 : 3,8 déplacements par jour = 153 000 déplacements quotidiens, tous motifs confondus.

	CGDD 2010	DREAL 2015
Déplacements/jour/habitants	3,15	3,82
Nb déplacements	126 000	153 000
Répartition modale		
<i>Voiture</i>	108 500	131 500
<i>Transports en commun</i>	5 000	6 000
<i>Modes doux</i>	12 500	15 500
Km/jour	1 300 000	1 474 000
tCO₂/an	76 000	93 000

Lors de l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territorial 2018-2023 de la Communauté de Communes, il a été estimé que les déplacements annuels des personnes ont généré 104 000 tonnes équivalent CO₂ sur l'année 2014.



Synthèse des objectifs chiffrés du SRCAE à l'horizon 2020

L'objectif pour 2020 selon le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Pays de la Loire est une réduction de 17% des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport.

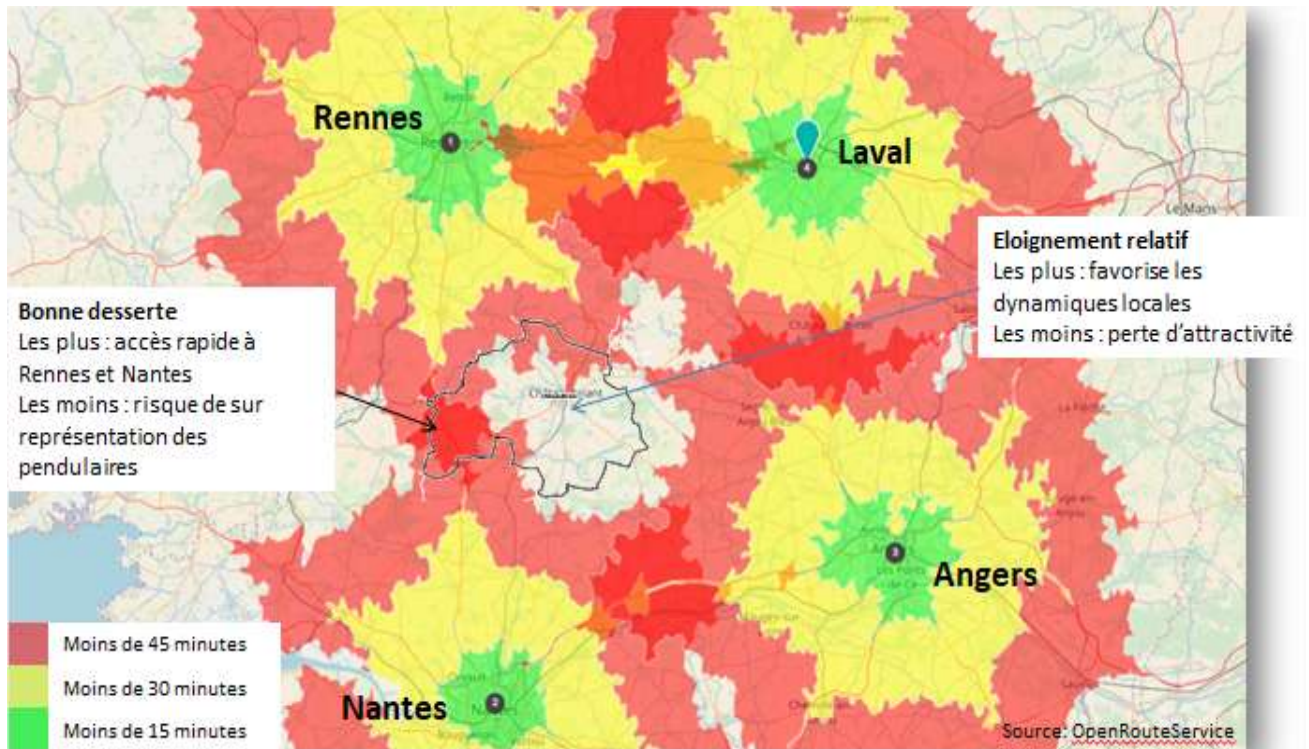
1.4- Synthèse sur le territoire

	Atouts	Faiblesses
Origine interne	<p>Une majorité de la population (67%) réside et travaille sur le territoire de la Communauté de Communes.</p> <p>Une croissance de l'emploi sur le territoire (+542 entre 2011 et 2016).</p> <p>Une population captive importante sur 2 tranches d'âges : 11-17 ans et plus de 65 ans.</p>	<p>Une part significative de la population (45%) réside dans les villages et hameaux.</p> <p>Un léger tassement des actifs ayant un emploi résidant sur le territoire (-56 entre 2011 et 2016).</p>
	Opportunités	Menaces
Origine externe	<p>Une situation géographique intéressante entre des grandes métropoles parmi les plus dynamiques en France sans être trop proches afin d'éviter un risque d'évolution en « commune dortoir ».</p>	<p>Une réduction des dotations publiques de redistribution conduisant à une diminution du niveau de la gamme de services publics de proximité.</p>

2- Les routes, les transports collectifs et solidaires

2.1- Accessibilité routière

Le temps d'accès aux agglomérations voisines de Nantes, Rennes, Angers et Laval illustre la qualité du réseau routier. L'absence de desserte en 2 x 2 voies de Châteaubriant contribue à maintenir un relatif éloignement des métropoles à la différence de Derval qui bénéficie de la voie rapide Nantes-Rennes.

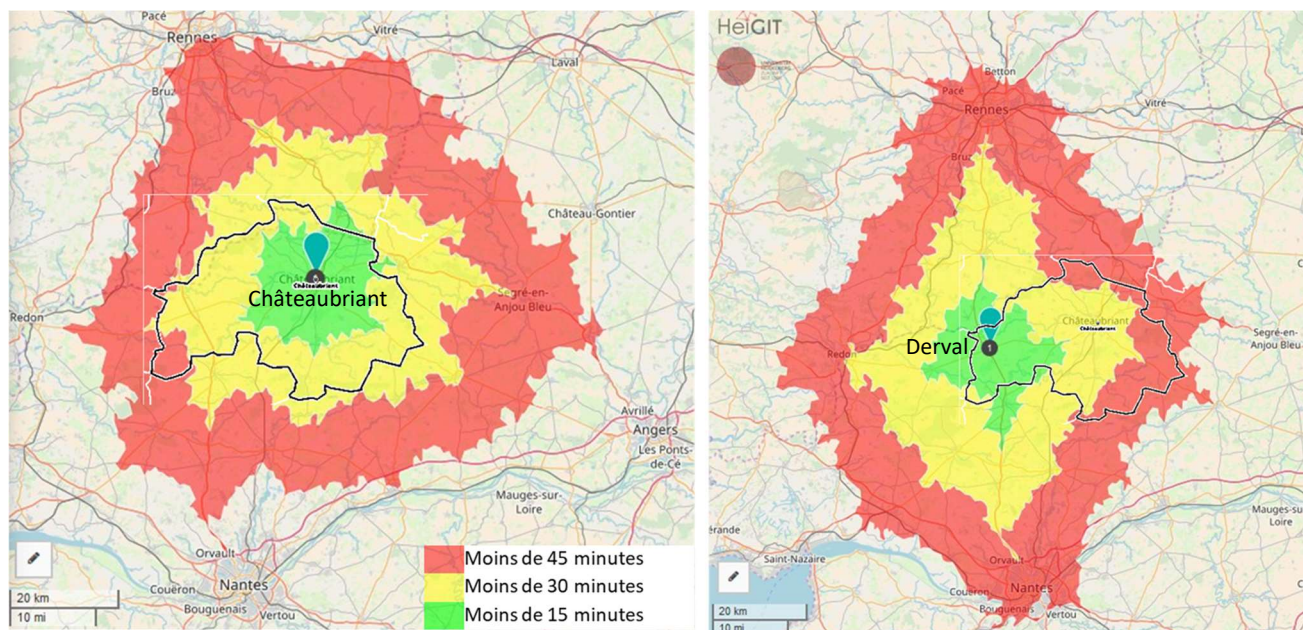


Temps d'accès en voiture à partir des principale agglomérations voisines
(source : OpenRouteService 2019)

Globalement, la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval présente une situation en matière d'accessibilité qui est à la fois un atout et une contrainte.

Elle est suffisamment éloignée des principaux pôles urbains comme Rennes, Nantes, Angers ou Laval pour favoriser le maintien d'un bassin d'emploi et d'une gamme de services de proximité, mais cet éloignement, particulièrement pour le moteur économique du bassin d'emploi, Châteaubriant, peut être un frein à certains développements du fait de sa situation à l'écart des voies rapides reliant les métropoles voisines.

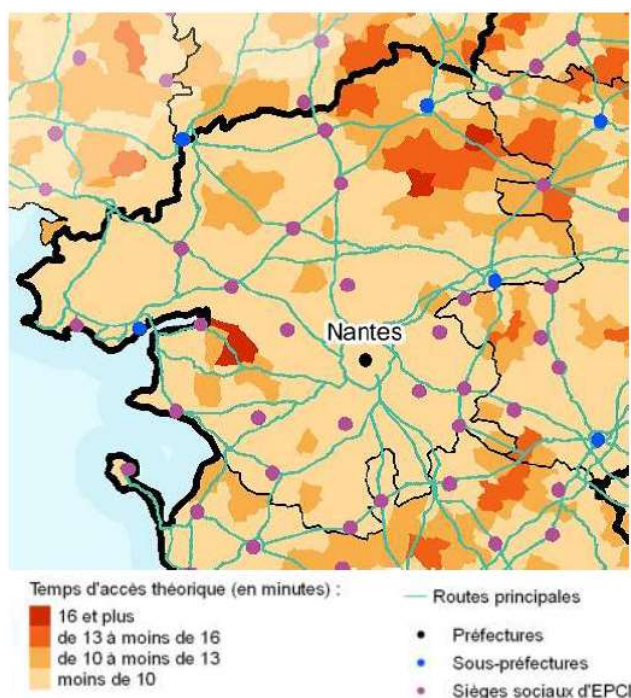
L'accès au pôle de Châteaubriant depuis les 25 autres communes du territoire de l'intercommunalité s'effectue majoritairement en moins de 30 minutes en automobile excepté la commune de Marsac sur Don.



Temps d'accès en voiture à partir de Châteaubriant et de Derval
(source : OpenRouteService 2019)

Le temps d'accès au pôle de Derval dépasse les 30 minutes uniquement sur quelques communes au nord, à l'est et au sud-ouest de Châteaubriant.

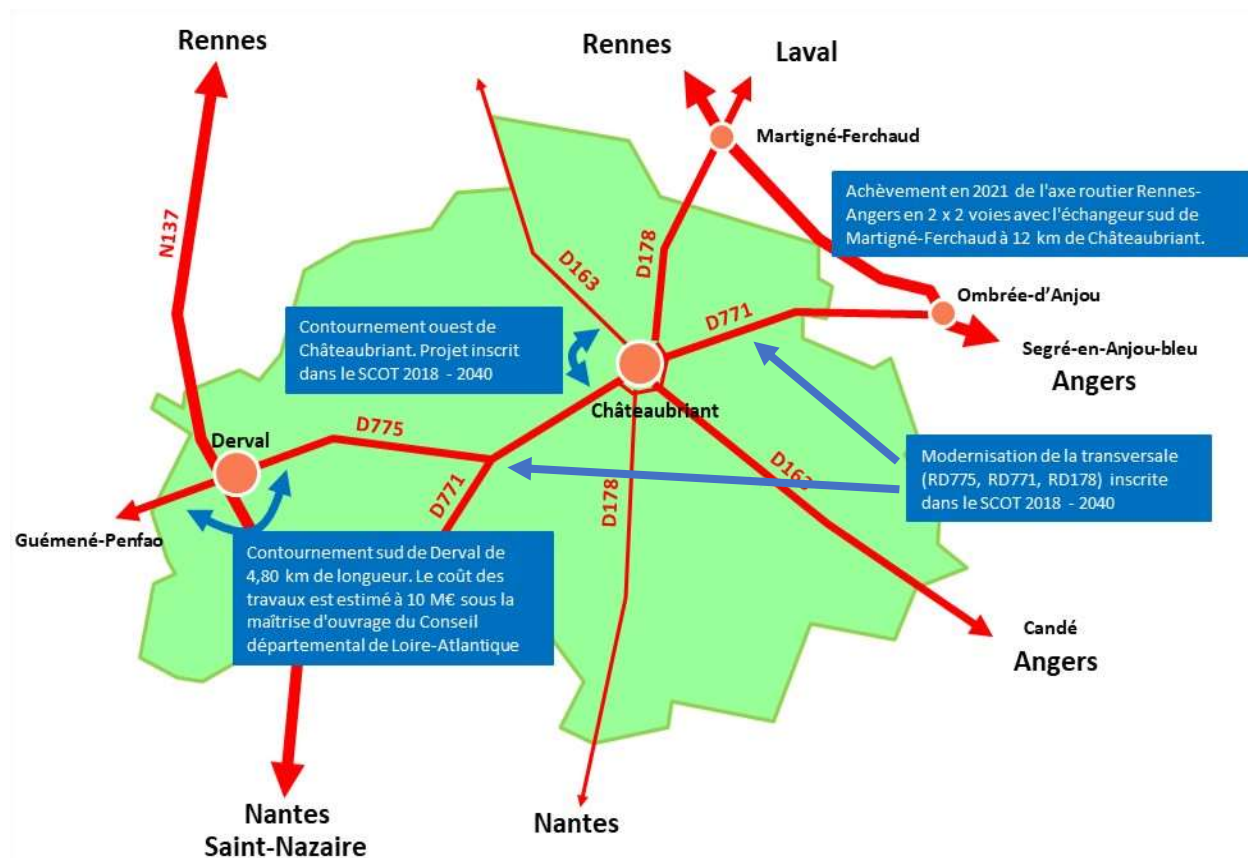
A l'échelle de la Loire-Atlantique, seuls les temps d'accès au panier de services constitué par le cinéma, la piscine, le supermarché, la librairie, la teinturerie et la station-service sont supérieurs à la moyenne départementale (7 minutes) pour des communes situées principalement au sud de Châteaubriant dont La Meilleraye de Bretagne et St Julien de Vouvantes (16 minutes et plus).



2.2- Aménagement du réseau routier

Le réseau routier de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval est l'objet de plusieurs projets d'aménagements qui vont contribuer à améliorer l'accessibilité dans les années à venir.

L'achèvement de la 2 x 2 voies Rennes-Angers dont l'échangeur sud de Martigné-Ferchaud se situe à 12 km au nord de Châteaubriant devrait être effectif en 2021. Cela va réduire le temps de trajet en automobile entre Châteaubriant et l'est de Rennes sachant en outre que cet axe routier arrive juste à la station de départ de la ligne de métro qui dispose d'un parking gratuit (La Poterie).



La modernisation de la transversale constituée par les RD 771 et RD 775 destinée à mieux connecter Châteaubriant à Derval et aux 2 voies rapides Nantes-Rennes et Rennes-Angers est l'objet de deux projets.

Sur la RD 775, le contournement sud de Derval a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique depuis 2009. Le tracé est d'une longueur de 4,7 km avec un coût des travaux estimé à 10 M€. Les acquisitions foncières sont en cours par le Conseil départemental de Loire-Atlantique. La réalisation des travaux est envisagée dans une prochaine programmation pluriannuelle après 2021.

Sur la RD 771, les études de faisabilité et d'opportunité pour l'aménagement de deux créneaux de dépassement entre Nozay et St Vincent des Landes ont démarré en 2019 sous l'égide du Conseil départemental.

A plus long terme, Le SCoT a prévu l'aménagement du contournement ouest de Châteaubriant.

2.3- Lignes ferroviaires

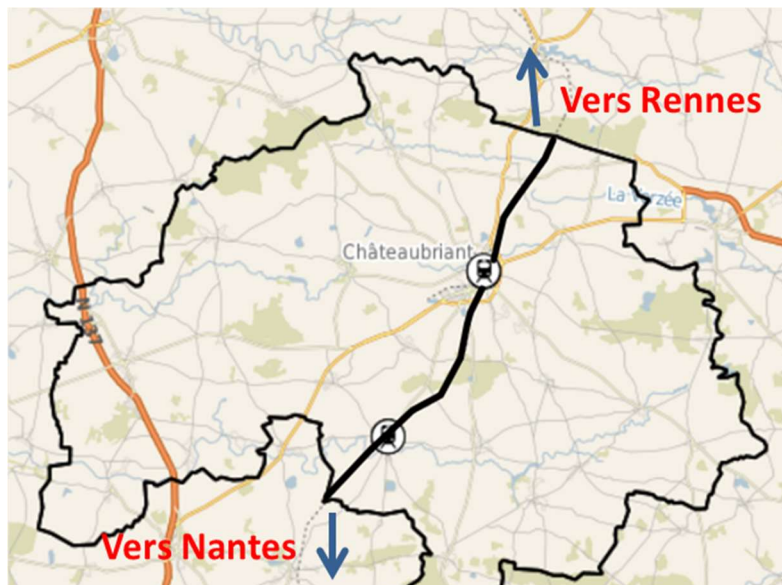
La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a la chance d'être desservie par le réseau ferroviaire avec une gare à Châteaubriant.



La gare de Châteaubriant a été rénovée en 2014

La gare de Châteaubriant mise en service en 1877 a été au cœur d'une étoile ferroviaire à cinq branches permettant de joindre Nantes, Montoir-de-Bretagne, Ploërmel, Rennes, et Sablé jusqu'à la fermeture progressive de toutes les branches au service des voyageurs en 1980, sauf celle de Rennes.

A cette ligne TER vers Rennes, s'est ajoutée depuis le 28 février 2014 une ligne vers Nantes aménagée spécifiquement pour une desserte par tram-train électrique avec une station à Issé. Cela a conduit à la rénovation de la gare



Voies ferrées sur la CCSD (source : Mobhills)

La ligne TER Rennes-Châteaubriant

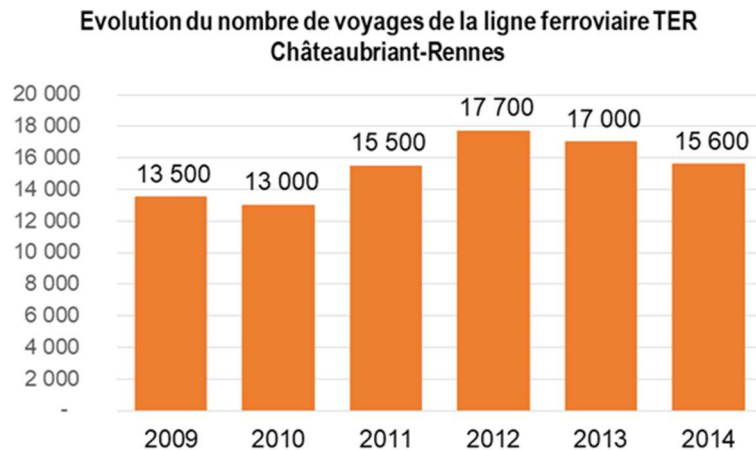
La ligne ferroviaire entre Rennes et Châteaubriant a assuré 5 allers-retours quotidiens en semaine pour un temps de trajet de 1h13 jusqu'en août 2016. La fréquentation moyenne était de 47 voyageurs par jour sur le tronçon Châteaubriant-Martigné-Ferchaud en 2013.



Le fonctionnement de cette ligne ferroviaire s'est réduit à 1 aller-retour à partir de septembre 2016 puis à une suppression totale en raison de la vétusté de la ligne. En 2019, la liaison est assurée par un autocar (4 allers-retours quotidiens) qui emmène les voyageurs aux gares de Jans ou de Retiers avec un temps de trajet variant entre 1h22 et 1h43 pour un tarif à partir de 10€ ou de 6,10€ avec la carte d'abonnement Mezzo (Pays de la Loire).

Une autre carte d'abonnement, la carte KorriGo (région Bretagne), permet pour un trajet Châteaubriant-Rennes de payer un voyage 8 € pour les moins de 26 ans soit de prendre un carnet de 10 tickets à 60 €, baissant le tarif à 6 € le voyage.

Sur l'ensemble de la ligne, le nombre de voyages par an a varié de 13 500 en 2009 à 15 600 en 2014. Cette progression du trafic est liée à l'évolution de la qualité du service.



Afin de faciliter la multimodalité entre le train et les autres moyens de transport, la nouvelle carte à puce Korrigo a été proposée sur la ligne TER Châteaubriant Rennes à partir de janvier 2009.

A compter de fin 2009, deux nouveaux départs de train TER le matin de Châteaubriant, et le soir de Rennes ont été proposés pour offrir 5 allers retours quotidiens contre 4 auparavant. Cette amélioration des horaires et des stations s'est accompagnée de la mise en service du nouvel Autorail à Grande Capacité (AGC) sur la moitié des circulations de la ligne.



Autorail à Grande Capacité en provenance de Rennes en gare de Châteaubriant en 2016

D'une grande qualité de confort, l'Autorail à Grande Capacité (AGC) présente une capacité de 146 places en tricaisse et 236 places en quadricaisse. Il est équipé de sièges ergonomiques en tissu et de prises de courant à toutes les places (permettant le travail sur ordinateur portable), de la climatisation, et d'un système d'information aux voyageurs avec affichage défilant. La circulation y est aussi plus facile, grâce à la largeur des couloirs et à la continuité du plancher, ainsi qu'à la plateforme d'accès pour les personnes handicapées.

Malheureusement, la vétusté de la ligne a conduit à la réduction de la vitesse des trains à 40 km/h sur certains tronçons puis à la fermeture en 2017 dans l'attente des travaux de modernisation. Près des deux tiers des rails de ligne (61,5%) avaient en effet été posés avant 1959 et n'étaient plus fabriqués. Il n'y avait plus de réserve pour la maintenance. 54,5 % des traverses avaient plus de 30 ans.

Le Contrat de Projet Etat Région Bretagne 2015-2020 avait estimé le coût des travaux de réhabilitation à 40 M€. Les études d'avant-projet, d'un coût de 1,7 M€ ont été réalisées en 2017.

Les travaux ont été programmés en 2 phases : le tronçon Rennes-Retiers puis le tronçon Retiers-Châteaubriant.

Le coût de réhabilitation de la section Rennes-Retiers (32 km) s'est élevé à 23,6 M€. Elle permet de revenir à la vitesse initiale de 90 km/h. La convention de financement a été signée le 3 septembre 2018. Les travaux ont été réalisés de janvier à août 2019 sur cette section.

Le coût de la réhabilitation de la section Retiers-Châteaubriant (26,5 km) s'élève à 19,3 M€. La convention de financement sera signée en décembre 2019. Le plan de financement comprend une contribution de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval à hauteur de plus de 1 M€. Les travaux sont programmés de mars 2021 à août 2021 sur cette section.

La section Retiers-Châteaubriant est réhabilitée pour offrir un service identique en temps, vitesse (70 km/h) et nombre d'allers-retours (5) qu'avant sa fermeture.

Les rayons de courbures de la ligne autorisant une vitesse de 110 km/h et la voie unique pouvant accepter un maximum de 7 allers-retours quotidiens, une évolution du service est possible à l'avenir en aménageant des voies de rabattement et en installant une nouvelle signalisation mais elle supposera au préalable d'engager des travaux sur le nœud ferroviaire de la gare de Rennes.

La ligne tram-train Nantes-Châteaubriant

La ligne ferroviaire reliant Châteaubriant à Nantes avait été fermée en 1980. Elle a été refaite totalement pour accueillir une desserte par un tram-train électrique qui a été mis en service le 28 février 2014.



Tram-train en provenance de Nantes en gare de Châteaubriant

Les études d'avant-projet d'un coût de 4,8 M€ ont été réalisées en 2006 et 2007 pour préciser la future exploitation, les aménagements d'infrastructures, des stations, la construction de l'atelier de maintenance à Doulon et toutes les études d'impact.

Le chantier de construction de la nouvelle ligne sur l'emprise de l'ancienne s'est déroulé de janvier 2011 à juin 2013. Le coût de réalisation de l'infrastructure (ligne, stations, et installation de maintenance) s'est élevé à 194,59 M€ HT (hors études et matériel roulant).

Le Conseil Régional des Pays de la Loire a commandé 15 rames du tram-train Citadis-Dualis construit par la société Alstom pour un montant de 53,2 M€.

Le tram-train dispose de caractéristiques similaires à celles d'un tramway qui permettent d'offrir un temps de parcours attractif tout en desservant de nombreux points d'arrêts : fortes accélérations et décélérations, larges portes à ouverture rapide.

Mais, il emprunte aussi au train d'autres qualités : une vitesse de pointe plus élevée que celle du tramway (100 km/h contre 70 km/h), davantage de places assises pour un meilleur confort.

Le tram-train ne peut pas néanmoins circuler à la fois sur la ligne ferroviaire et le réseau tramway de Nantes. L'usager doit descendre du tram train à la station Haluchère-Batignolles à Nantes pour prendre le tramway.



Les rames d'une capacité de 244 places (dont 98 assises) sont dotées des dernières innovations : aménagement intérieur personnalisé, toilettes, plancher bas intégral avec zones d'accueil pour fauteuils roulants, système d'information en temps réel par écran avec fil déroulant et par haut-parleur.

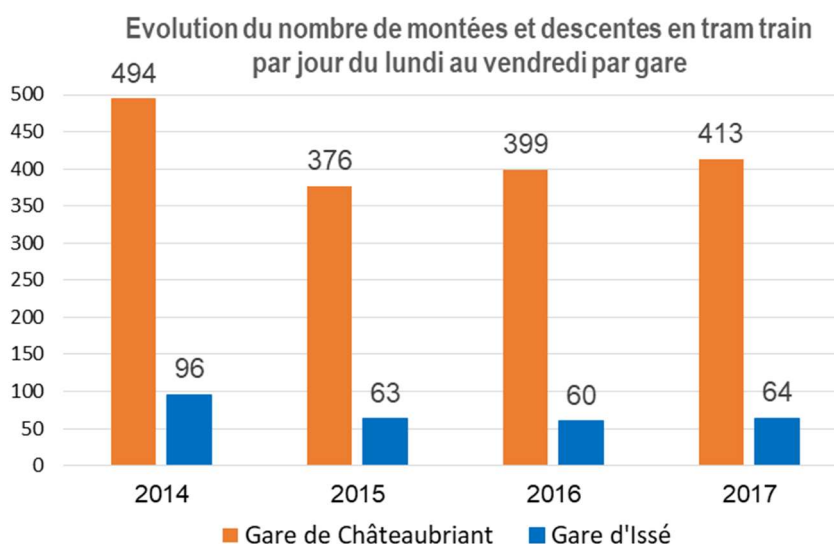
Le service a débuté le 28 février 2014 avec 7 allers-retours quotidiens entre Châteaubriant, Issé et Nantes. Un 8ème aller-retour quotidien le soir a été proposé à compter du 6 juillet 2015.

Le temps de parcours est de 68 minutes entre la gare de Châteaubriant et la gare de Nantes (67 minutes dans le sens inverse). Il est de 57 minutes entre la station d'Issé et la gare de Nantes (56 minutes dans le sens inverse).

Le démarrage du service s'est traduit par plusieurs aléas techniques liés au nouveau matériel roulant qui utilisait pour la première fois en France une ligne d'une telle longueur (64 km) avec avec deux voltages différents : 25 000 volts en campagne, 750 volts en zone péri-urbaine et urbaine.

La mise en place de certaines solutions techniques a nécessité plusieurs mois et années de recherches et d'essais. A titre d'exemple, la parade au gel des caténaires rompant le contact électrique avec les pantographes du matériel roulant sur 300 mètres de tronçon en 750 volts à hauteur de La Chapelle-sur-Erdre n'a pu être installée que durant l'hiver 2018-2019 soit quatre ans après le lancement.

Cette situation a impacté la fréquentation de la ligne qui après un démarrage prometteur s'est fortement tassée avant de reprendre un rythme progressif de croissance.



Source : Région Pays-de-la-Loire

L'objectif initial au lancement du service avait été fixé à 870 montées et descentes en gare de Châteaubriant en septembre 2017. Il est donc atteint à seulement 47% à cette date. Ce décalage, outre les aléas techniques des premières années, peut également s'expliquer par la différence tarifaire conséquente avec l'offre initiale en autocar qui été supprimée suite à la mise en service du tram train.

Le trajet aller entre Châteaubriant et Nantes sans abonnement, sans carte et sans remboursement par l'employeur en cas de déplacement domicile-travail s'élève en effet à 12,60 € à la billetterie de la gare et 10 € par Internet au plus tard la veille du départ (billet ecco) alors que le prix du billet était de 2,40 € par autocar.

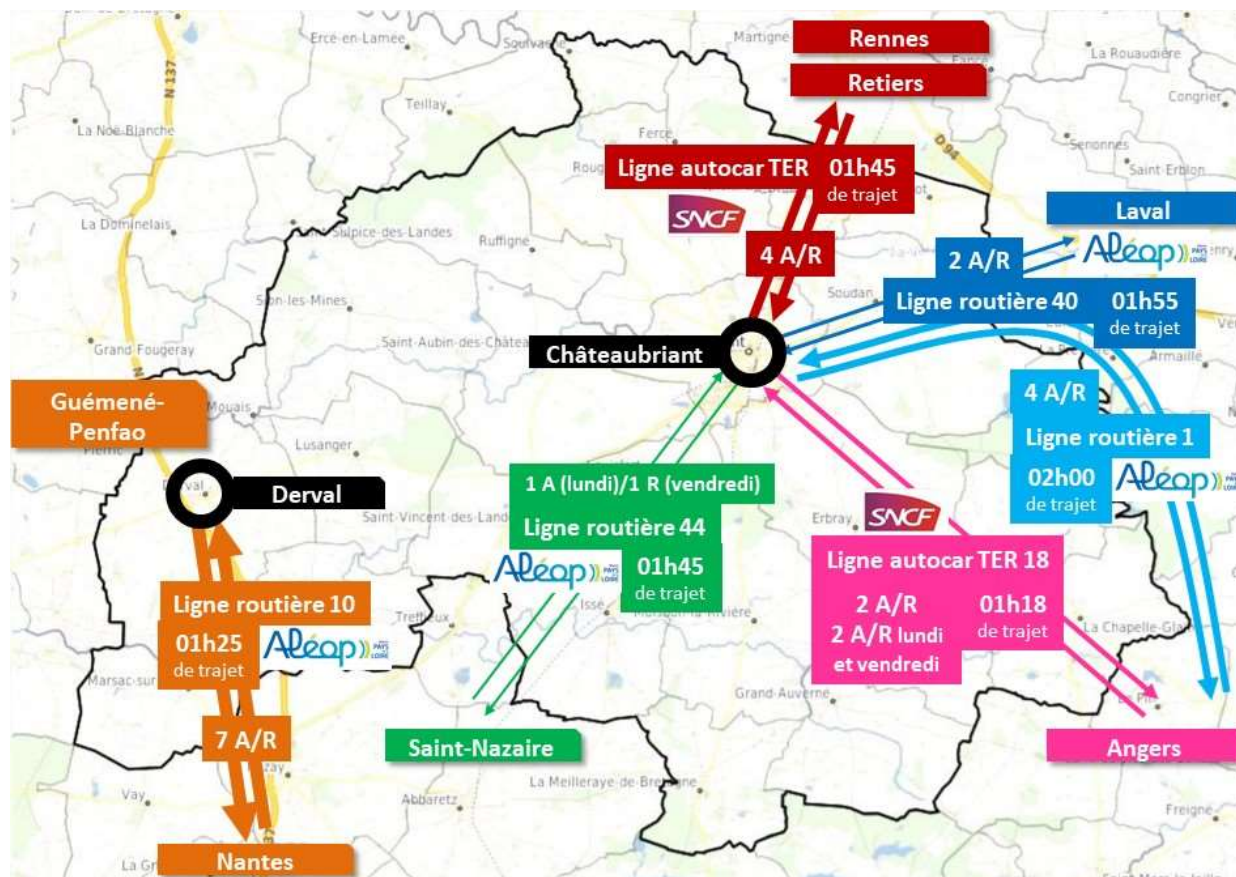
L'autre explication peut provenir du temps de trajet qui est supérieur à une heure entre Châteaubriant et Nantes, la vitesse du tram train étant plafonnée à 100 km/h ce qui ne donne pas un avantage déterminant par rapport à l'automobile, le temps de trajet étant identique lorsque le réseau routier n'est pas saturé à l'entrée de l'agglomération nantaise.

Enfin, 8 allers-retours quotidiens sont assurés par le tram-train entre Châteaubriant et Nantes alors que ce nombre était de 17 allers-retours quotidiens par autocar jusqu'en 2014 qui passaient par un plus grand nombre de communes pour un temps de trajet certes plus conséquent (1h31 de gare à gare soit 25 minutes en plus par rapport au tram-train).

Afin de compenser cette suppression des lignes autocars, sept lignes de minibus en rabattement sur la ligne tram-train ont été expérimentées à partir septembre 2014 sur la station d'Abbaretz (deux) et janvier 2015 sur la gare de Châteaubriant (cinq). Leur trop faible fréquentation a conduit le Conseil départemental de Loire-Atlantique à les supprimer dès juillet 2016.

2.4- Lignes régulières d'autocars

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval est desservie par 5 lignes régulières d'autocars en 2019. S'y ajoutent une ligne provisoire en remplacement du train vers Rennes dans l'attente de la réhabilitation de la ligne ferroviaire.



Réseau intercommunal de Transports en commun (source : Mobihilis/CCCD/Pays de la Loire 2019)

Ces lignes d'autocars complètent l'offre ferroviaire pour proposer des liaisons avec les agglomérations voisines de Nantes, Rennes, Angers, Laval et St-Nazaire.

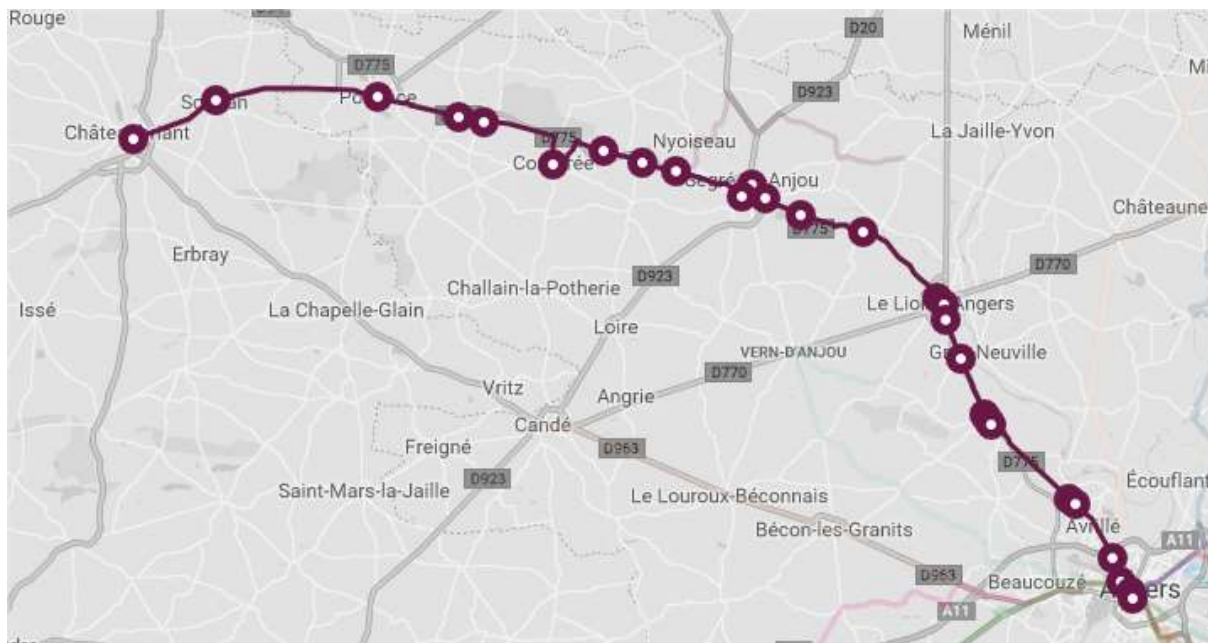
Elles sont assurées par des autocars de 55 places exceptée la ligne vers Angers via La Chapelle-Grain qui est assurée par un minicar de 33 places.

Ces lignes d'autocars présentent des temps de parcours variant de 1h18 à 1h55 et se caractérisent par un nombre limité d'allers-retours quotidiens.

La tarification varie de 2 € à 13,80 € l'aller sans abonnement, sans carte et sans remboursement par l'employeur en cas de déplacement domicile-travail.

Ligne Aléop (ex-Anjoubus) : n°1 Angers-Châteaubriant via Segré-en-Anjou-bleu

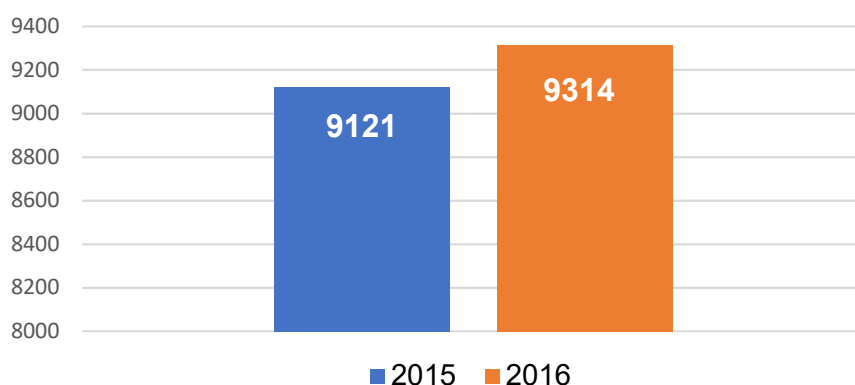
Cette ligne régulière d'autocar assure la liaison entre Châteaubriant et Angers via Soudan, Segré-en-Anjou-bleu et Le Lion d'Angers.



Tracé de la ligne 1 Angers - Châteaubriant (source : Anjoubus 2018)

Elle fonctionne du lundi au samedi avec 4 allers-retours quotidiens du lundi au vendredi, dont un à la demande sur le tronçon entre Pouancé et Châteaubriant (réservation la veille avant 16h00). Le temps de parcours de cette ligne varie entre 1h55 et 2h07 pour une tarification de 6,20 € l'aller (ou 41 € le carnet de 10 tickets).

Nombre de voyageurs ligne 1 Châteaubriant-Angers



Source : observatoire régional économique et social des Pays de la Loire

La fréquentation de cette ligne sur l'ensemble du trajet entre Châteaubriant et Angers est d'un peu plus de 9 000 voyageurs par an. La baisse des montées et descentes à Châteaubriant et à Soudan sur certains horaires a conduit à faire évoluer le service à la demande sur un aller-retour depuis 2014.

Ligne TER : n°18 Angers-Châteaubriant via Candé

Cette ligne a été créée dans les années 1980 après la fermeture de ligne SNCF Châteaubriant-Nantes pour permettre aux habitants de Châteaubriant et des communes environnantes d'accéder aux lignes de trains vers Paris à partir de la gare d'Angers. Elle dispose d'un arrêt à La Chapelle-Glain depuis 2010.

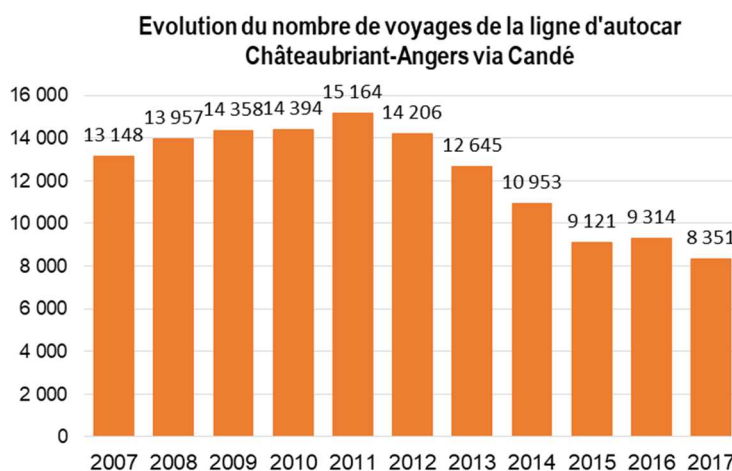


Un minicar de 33 places assure la ligne Angers-Châteaubriant en 2019

Elle fonctionne du lundi au vendredi uniquement, avec 2 allers-retours quotidiens du lundi au vendredi et 2 allers-retours supplémentaires le lundi et le vendredi. Le temps de parcours est de 1h18, avec une tarification de 13,80€ (6,80€ avec l'achat de la carte Mezzo).

Deux abonnements sont proposés sur cette ligne :

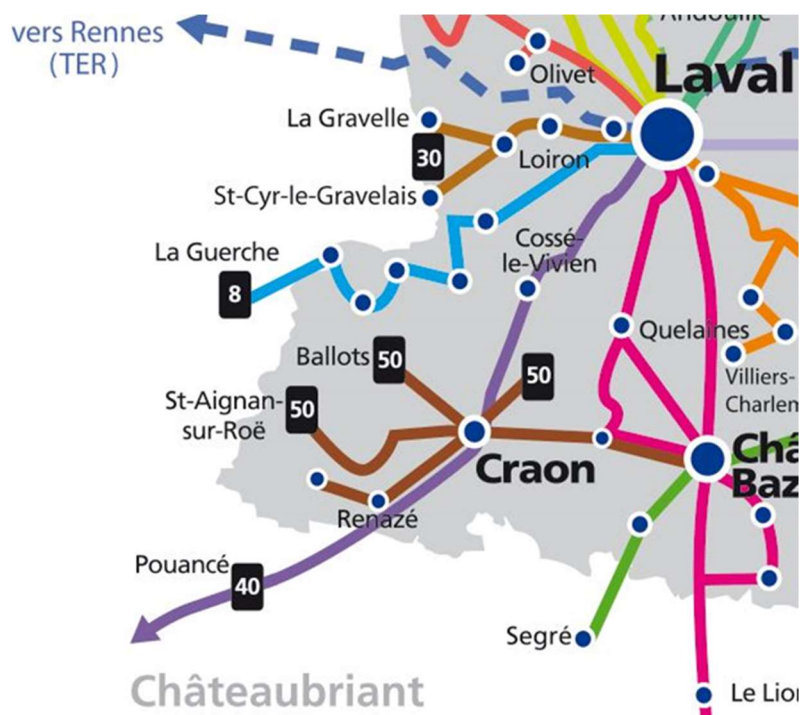
- Un abonnement domicile-travail « Pratik » qui permet 75% de réduction sur tous les trajets domicile-travail : 37,60 € (hebdomadaire), 135,30 € (mensuel) et 118,40 € (annuel).
- Un abonnement destiné aux étudiants de moins de 29 ans, aux apprentis de moins de 23 ans et aux élèves de moins de 21 ans : 35,40 € hebdomadaire et 107,00 € mensuel.



Cette ligne présente une baisse de - 45% du nombre des voyages entre 2011 et 2017. Cela a conduit à réduire le nombre d'allers-retours quotidiens depuis 2013 et à remplacer l'autocar de 55 places par un minicar de 33 places depuis 2018.

Ligne Aléop (ex-Pégase) : n°40 Laval-Châteaubriant

Cette ligne régulière d'autocar assure la liaison entre Châteaubriant et Laval via Soudan, Pouancé et Craon.



Tracé de la ligne 40 Laval - Châteaubriant (source : Pégase 2018)

Elle fonctionne uniquement en période scolaire du lundi au vendredi avec 2 allers-retours quotidiens. Le temps de parcours de cette ligne varie de 1h30 à 1h55 pour une tarification de 2 € l'aller ticket (16 € le carnet de 10 tickets, 50 € le coupon mensuel).

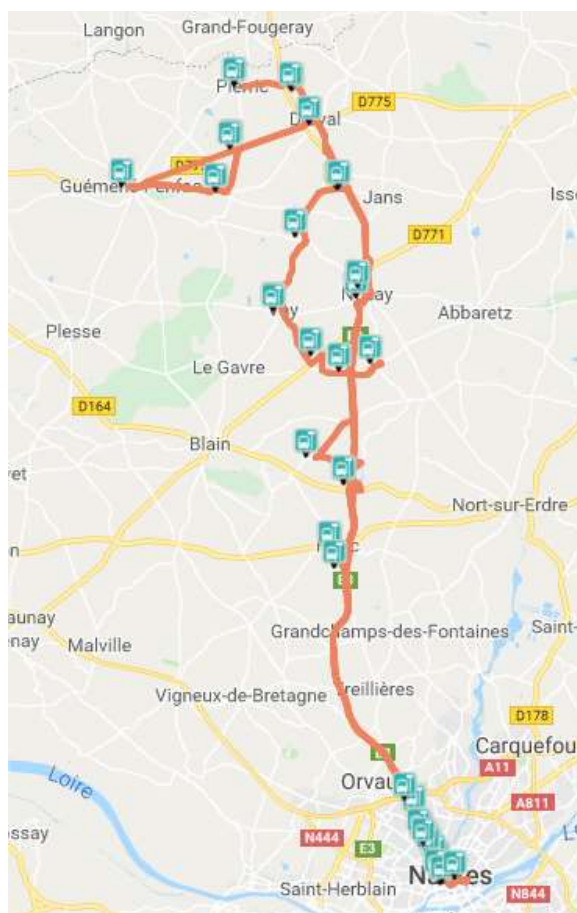
La fréquentation de la ligne au départ de Châteaubriant est faible. Entre le 5 septembre 2017 et le 6 juillet 2018, 400 montées au départ de Châteaubriant ont ainsi été comptabilisées sur les services de 5h45 et 6h00. Cela donne une moyenne de seulement 2,28 montées au départ de Châteaubriant par service de début de matinée (5h45 le lundi et 6h00 les autres jours en semaine) sur cette période.

Les titres de transport utilisés lors des 400 montées sur cette période sont les suivants par ordre décroissant :

- Carnet 10 tickets (1,60 € l'unité) : 198
- Ticket à l'unité (2 €) : 106
- Coupon mensuel (25 € pour les moins de 26 ans) : 73
- Comptage scolaire (2 €) : 19
- Coupon mensuel (50 € pour les adultes) : 4

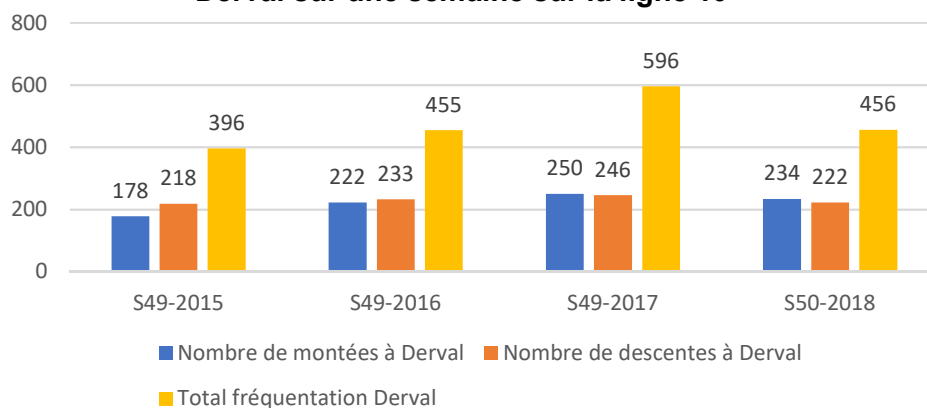
Ligne Aléop (ex-Lila) : n°10 Derval-Nantes / Nozay-Nantes

Cette ligne régulière d'autocar assure la liaison entre Derval et Nantes à partir d'une ligne dont le terminus est situé à Guémené-Penfao.



Elle fonctionne du lundi au dimanche avec 7 allers-retours quotidiens du lundi au vendredi. Le temps de parcours de cette ligne varie de 1h20 à 1h45 pour une tarification de 2,40 € l'aller (2,10 € en carnet de 10 tickets).

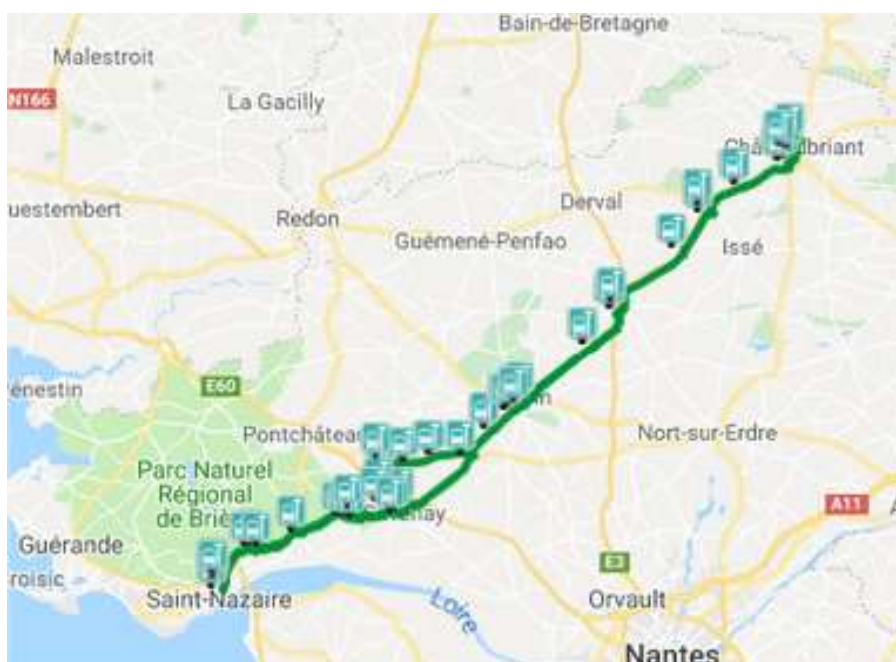
Evolution du nombre de montées et descentes à Derval sur une semaine sur la ligne 10



La fréquentation est en progression sur la période de 2015 à 2018 passant de 396 montées et descentes sur une semaine en 2015 à 456 en 2018.

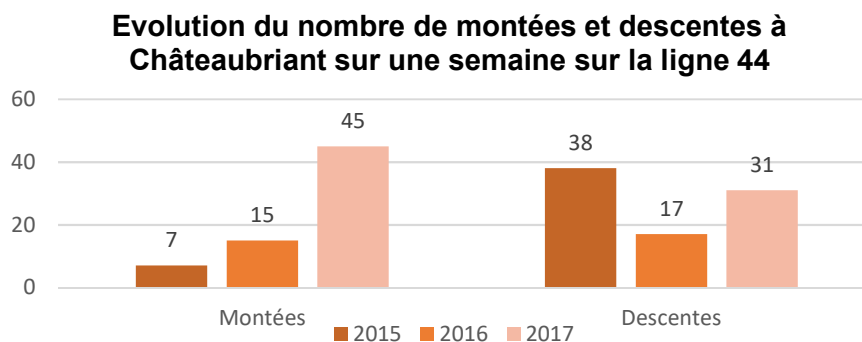
Ligne Aléop (ex-Lila) : n°44 Châteaubriant-Saint-Nazaire

Cette ligne régulière d'autocar assure la liaison entre Châteaubriant et St Nazaire via Nozay.



Tracé de la ligne 44 Saint-Nazaire - Châteaubriant (source : Lila 2018)

Elle fonctionne uniquement en période scolaire avec 1 aller le lundi et 1 retour le vendredi. Le temps de parcours de cette ligne est de 1h45 dans le sens Châteaubriant-St-Nazaire et 2h20 dans le sens St-Nazaire-Châteaubriant avec une correspondance à Blain. Le tarif est de 2,40€ l'aller (2,10 € en carnet de 10 tickets).



La fréquentation est en progression sur la période de 2015 à 2017 avec un nombre de montées et descentes passant de 45 à 76.

2.5- Ligne régulière de minibus interne à Châteaubriant

Ce service en ligne régulière de minibus de desserte interne de la Ville de Châteaubriant a été mis en place par le Département de Loire-Atlantique en mars 2000 suite à la demande de la municipalité.



Il a fonctionné jusqu'au 31 août 2019 du lundi au vendredi toute l'année avec un minibus Volkswagen Crafter proposant 22 places assises pour les passagers.

Il comprenait 2 navettes le matin et 2 navettes l'après-midi qui desservait un grand circuit en boucle de 57 minutes « inter quartiers et centre » composé de 30 arrêts reliés à la gare SNCF.

A compter de septembre 2014, il a été complété par 2 navettes le matin et 3 navettes l'après-midi qui desservait aux heures de pointe un circuit en boucle plus rapide de 40 minutes « Cœur de ville » composé de 6 arrêts reliés à la gare SNCF.

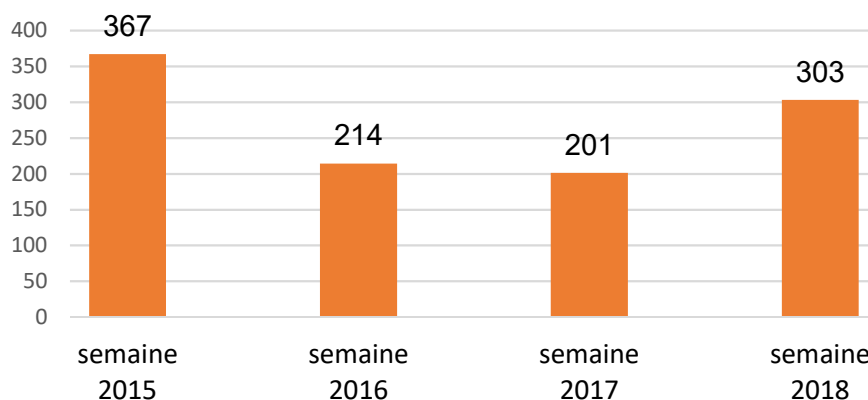


Plan des circuits du Castelbus en vigueur jusqu'au 31 août 2019

Le tarif est de 1,20 € pour deux heures. Il est gratuit pour les porteurs d'un titre de transport tram-train Nantes-Châteaubriant, pour les enfants âgés de 0 à 3 ans (disposés sur les genoux), les personnes disposant de revenus inférieurs au SMIC selon conditions (demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA...) et les accompagnateurs de personnes handicapées (invalidité supérieure ou égale à 80%).

Le coût de fonctionnement annuel s'est élevé à 135 051,40 € TTC en 2017 pris en charge par le Conseil régional des Pays de la Loire à hauteur de 123 556,28 € et par la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval à hauteur de 11 495,12 €.

Evolution du nombre de voyages du lundi au vendredi de la ligne minibus Castelbus interne à Châteaubriant



La fréquentation du minibus est de 5 500 à 6 000 voyages par an. Les comptages effectués sur une semaine type laissent entrevoir une érosion entre 2015 et 2018, le nombre de voyage passant de 367 à 303.

Afin d'améliorer le service, une consultation a été engagée auprès des usagers et de la population du 9 au 27 octobre 2017.

Les usagers du Castelbus ont rempli 67 questionnaires afin de faire connaître leur trajet, le motif de leur déplacement sur une semaine, et leurs souhaits d'amélioration. Seize habitants de 18 à 85 ans qui n'utilisent pas le Castelbus ont également complété un questionnaire afin de faire part de ce qui les inciterait à pratiquer ce transport.

Les déplacements pour aller au travail (professeurs venant par tram-train pour enseigner au lycée Môquet-Lenoir), faire ses achats dans les commerces, et consulter un professionnel de santé ont figuré parmi les principaux motifs de déplacement des usagers.

Réduire le temps des trajets, améliorer les horaires, et augmenter la fréquence des navettes ont été en tête des souhaits exprimés par les participants à cette consultation.

Sur la base des résultats de cette consultation une redéfinition des parcours du service de transport a été engagée avec 4 objectifs :

- Réduire les temps de trajets,
- Augmenter le nombre des allers-retours quotidiens entre les quartiers et le centre-ville ;
- Faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les deux circuits en boucle assurés par un minibus à moteur thermique ont été remplacés à compter du 2 septembre 2019 par cinq lignes à l'essai assurées par deux minibus électriques afin de garantir un temps de parcours de moins de 15 minutes entre le centre-ville et les quartiers, les services publics majeurs (hôpital-clinique, lycée-collège public), l'espace aquatique AquaChoisel, et les principales zones commerciales.



Plan des circuits du C'bus en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2019

Les cinq lignes proposent un nombre d'Allers-Retours Quotidiens qui est pour la majorité des quartiers desservis supérieur à la situation antérieure :

- Deux lignes à 4, 5 à 6 Allers-Retours Quotidiens (ARQ) :

- Ligne A desservant le pôle de Santé (6 ARQ) et l'AquaChoisel (5 ARQ) au nord-ouest et le Centre Municipal des Sports et le quartier de la Ville aux Roses au sud-ouest (4 ARQ) ;
- Ligne B desservant le pôle scolaire public Lenoir-Môquet au nord-est (5 ARQ) et le pôle tertiaire des Vauzelles, l'agence Pôle Emploi, le quartier de Renac et l'école René Guy Cadou (5 ARQ) ;

- Trois lignes à 2, 3 et 4 ARQ :

- Ligne C desservant Choisel, La Borderie, La Baguais au nord (3 ARQ) ;
- Ligne D desservant la zone commerciale Horizon (2 ARQ) ;
- Ligne E desservant les supermarchés Hyper U Lidl et la rue des 27 Otages à hauteur de l'agence Veolia (4 ARQ).



Le service renommé « C'bus » est assuré par un minibus Bluebus Bolloré d'une autonomie de 110 km par jour. Il est doté d'un plancher bas (18 cm à l'arrêt), de 10 places assises (dont 2 strapontins) et 10 places debout pour les passagers. Il est équipé d'une large ouverture de porte (1,32 m) permettant l'accueil des PMR facilité par un plateau rétractable. Le véhicule est d'une longueur de 5,46 m, d'une largeur de 2,19 m et d'une hauteur de 2,97 m.



La tarification est inchangée. Le coût de fonctionnement annuel est estimé à 344 217 € HT avec une prise en charge par le Conseil régional des Pays de la Loire à hauteur de 140 000 € (intégrant les recettes de billetterie), une participation de 154 217 € de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval et une subvention de l'Union Européenne via le programme LEADER à hauteur de 50 000 €.

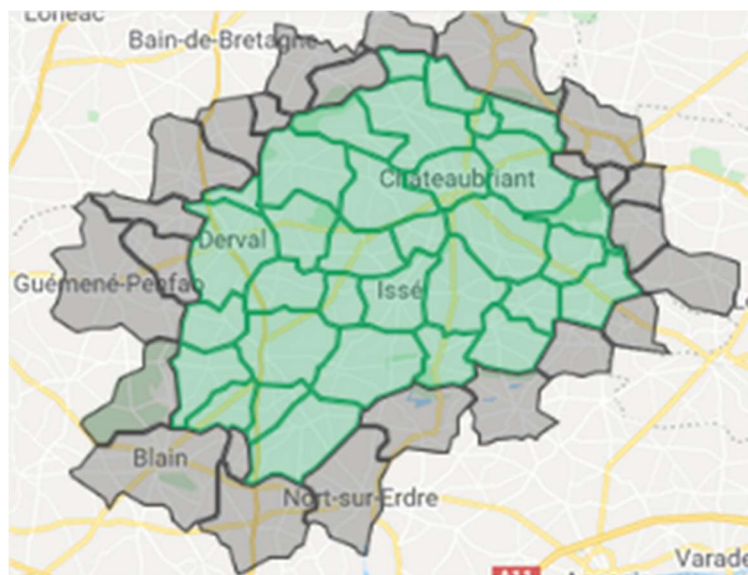
2.6- Transport à la demande Aléop

Le service de transport à la demande a été mis en place en 2000 par le Département de Loire-Atlantique pour faciliter les déplacements en porte-à-porte entre les communes et à l'intérieur des communes (excepté Châteaubriant pour les déplacements internes lorsque la ligne régulière de minibus peut être utilisée sur les mêmes destinations et horaires).



Le transport est assuré par des véhicules allant de la voiture particulière au minibus de 9 places assises qui se déplacent à la demande de l'utilisateur qui effectue la réservation par téléphone au plus tard la veille avant 16h30 auprès du Syndicat Intercommunal de Transports Collectifs de la région de Châteaubriant, Nozay et Derval.

Le transport d'intervention couvre une zone constituée de 33 communes membres de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval et de la Communauté de Communes de Nozay. Il s'élargit également aux 25 communes limitrophes de cette zone.

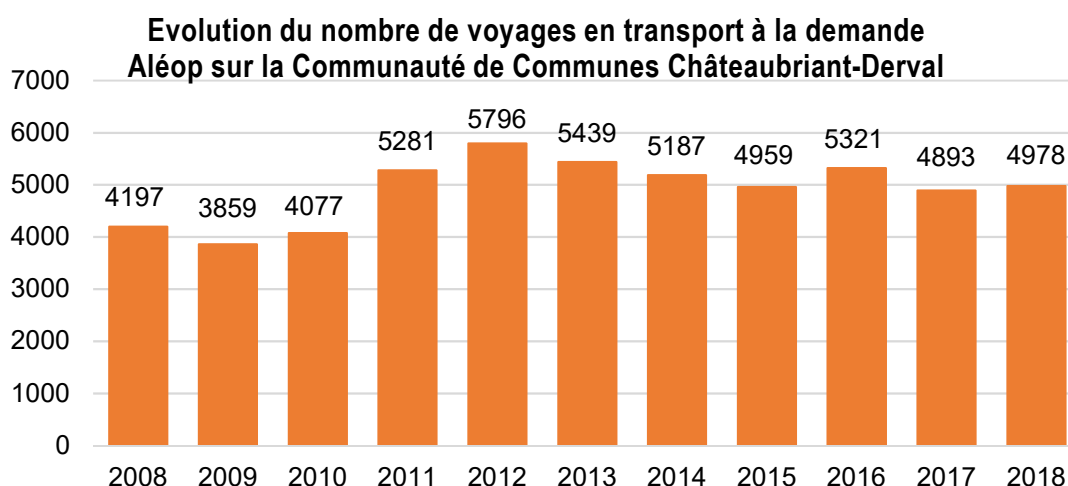


Ce service est accessible uniquement sur certaines plages horaires. Il a débuté sur 5 demi-journées puis a été élargi à partir de 2010 à 6 demi-journées par semaine le mardi matin, le mercredi matin et après-midi, le jeudi matin et le vendredi matin et après-midi toute l'année.

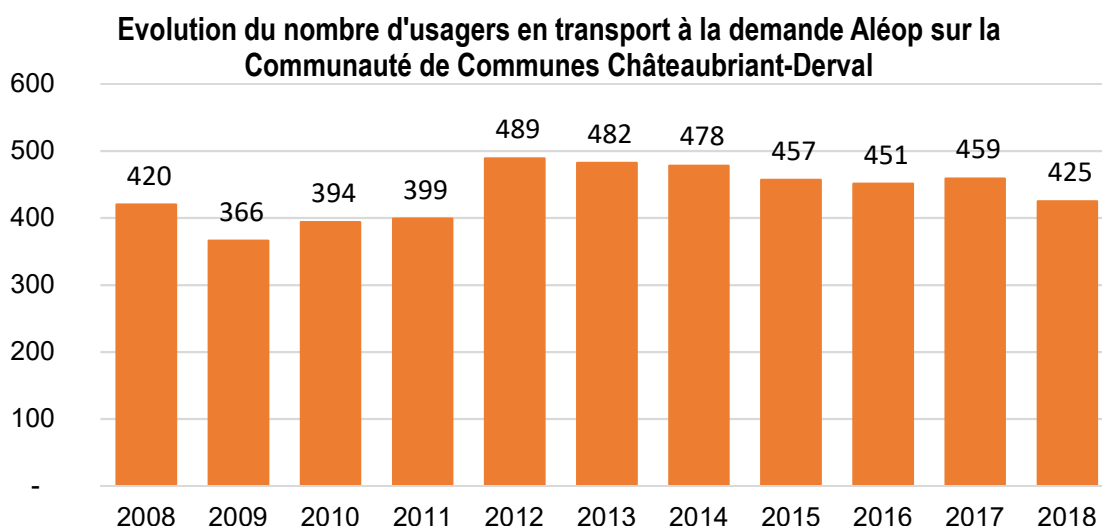
Voici les horaires détaillés du transport à la demande en 2019 :

- Mardi, mercredi, jeudi et vendredi matin : aller de 9h à 9h30 et retour de 11h30 à 12h
- Mercredi et vendredi après-midi : aller de 14h à 14h30 et retour de 17h30 à 18h

Le tarif est de 2,40 € l'aller (2,10 € en carnet de 10 tickets) et 4,80 € l'aller-retour. Afin de mieux faire connaître ce service une opération de promotion proposant le ticket à 1,20 € en carnet de 10 est menée par la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval d'octobre à décembre 2019 avec l'aide de l'Union européenne.



La fréquentation a cru à partir de 2010 suite à l'élargissement des plages horaires à une demi-journée supplémentaire puis s'est stabilisée autour de 5 000 voyages par an.



Le nombre d'usagers du service s'est stabilisé entre 425 et 489 depuis 2012.

Le service est en 2019 géré par le Syndicat Intercommunal de Transports Collectifs de la région de Châteaubriant-Derval-Nozay pour le compte du Conseil régional des Pays de la Loire. La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a contribué au fonctionnement du service à hauteur de 69 297,88 € pour 2018. Le calcul de la participation repose pour 25% sur le nombre d'habitants et 75% sur le nombre de voyages pour les frais de transport (52 828,24 €). S'y ajoutent des frais de gestion pour le syndicat fixés à 0,36 € par habitant (16 469,64 €).

2.7- Transport à la demande solidaire Relais Accueil Proximité

Le service de transport à la demande solidaire a été mis en place par l'association « Relais Accueil Proximité » sur 2 communes en 2009 puis a été élargi en 2010 aux anciens cantons de Moisdon-la-Rivière et St-Julien-de-Vouvantes et les communes périphériques dont Châteaubriant pour faciliter les déplacements en porte-à-porte pour les habitants démunis de moyen de locomotion.



Le service est assuré par des conducteurs bénévoles membres de l'association qui se déplacent à la demande de l'utilisateur qui effectue la réservation par téléphone au plus tard 48 heures avant le trajet auprès de l'association.

Le territoire d'intervention couvre la partie sud-est de la Communauté de Communes de la Ville de Châteaubriant jusqu'à la limite du périmètre de l'intercommunalité.

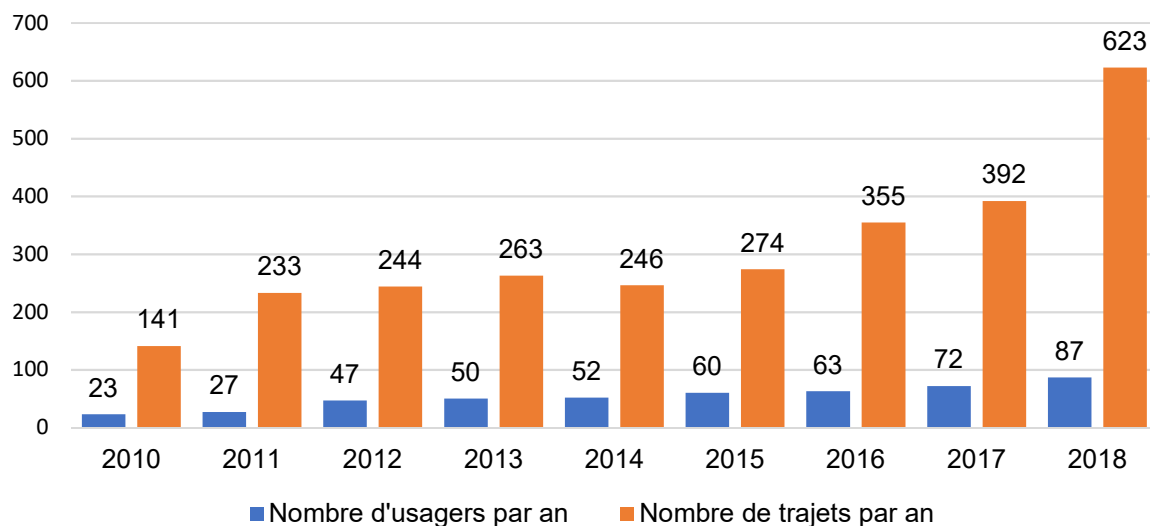


Ce service est accessible toute la semaine en fonction de la disponibilité des conducteurs bénévoles.

L'adhésion à l'association pour bénéficier du service est fixée à 5 € par an. Le tarif est de 4 € pour un trajet jusqu'à 20 km. Au-delà de 20 km, 0,20€ s'ajoutent par kilomètre parcouru. Au-delà de 400 km dans l'année civile, le coût complémentaire au km passe à 0,35 €.

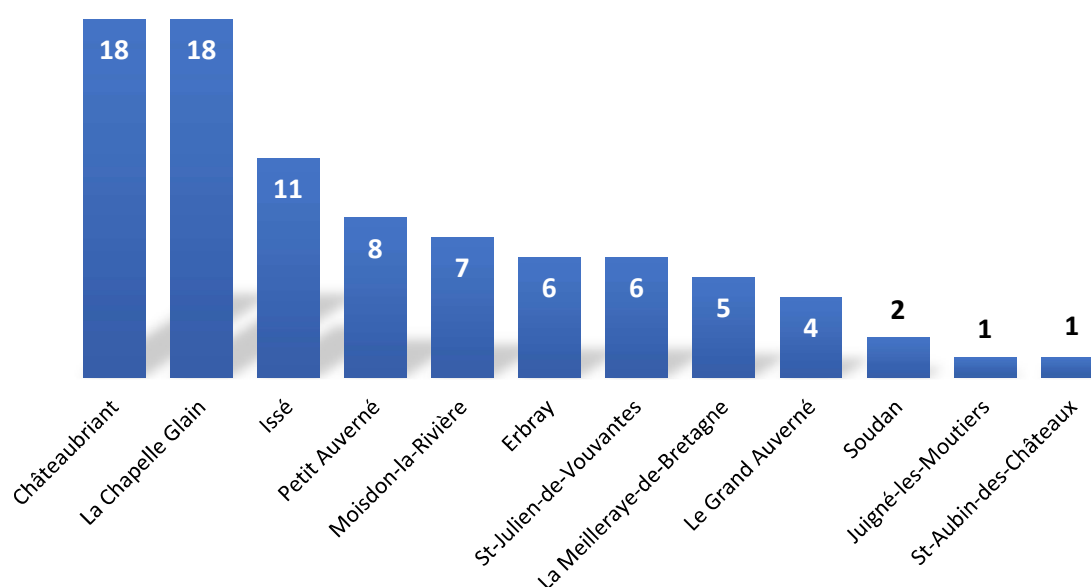
En 2018, 36 conducteurs bénévoles se sont mobilisés (contre 29 en 2017) pour assurer ce service de transport à la demande. Ils ont assuré 623 déplacements de 87 habitants sur un total de 18 865 km ce qui témoigne d'une forte croissance par rapport à 2017 (392 déplacements de 72 habitants sur 14 496 km).

Evolution de la fréquentation par an du transport solidaire RAP en nombre d'usagers et en nombre de trajets



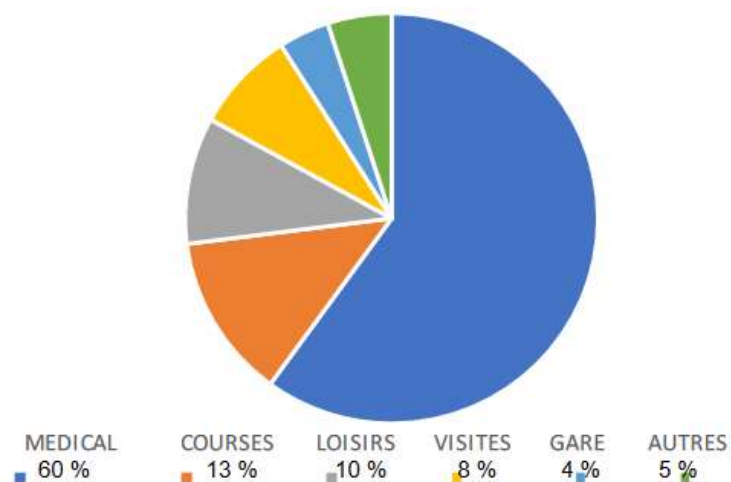
La fréquentation du service de transport à la demande solidaire est en progression constante depuis sa création témoignant du succès de cette formule sans plage horaire fixe à la différence du TAD Aléop.

Commune d'origine des usagers du service de transport à la demande solidaire Relais Accueil Proximité en 2018



Les usagers du service sont situés sur 12 communes en 2018 avec un nombre plus important sur les communes de Châteaubriant et de La-Chapelle-Glain.

Motif des déplacements en transport à la demande solidaire Relais Accueil Proximité en 2018



Le principal motif du recours au service de transport à la demande solidaire est l'accès à la santé avec 60% des déplacements en 2018.

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a contribué au fonctionnement de l'association « Relais Accueil Proximité » à hauteur de 10 056 € pour l'ensemble de ses activités d'Espace de Vie Sociale agréé par la Caisse d'Allocations Familiales.

2.8- Location de véhicules à tarif réduit Mobil'Actif

Le service de location de véhicules à tarif social a été mis en place par l'association « Les Eaux Vives » en 2007 sur un territoire composé des Communautés de Communes du Castelbriantais, du Secteur de Derval, de la Région de Nozay et du Pays de Blain afin d'aider au déplacement des habitants en démarche d'insertion.



La flotte des véhicules proposés à la location est constituée de 8 automobiles, 9 scooters ou cyclomoteurs et 2 vélos. Elle est distribuée sur deux sites à Châteaubriant et à Nozay.

Le territoire d'intervention est composé en 2019 de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval et la Communauté de Communes de Nozay suite au retrait de la Communauté de Communes du Pays de Blain depuis 2018.

Le service est accessible toute l'année en fonction de la disponibilité des véhicules.

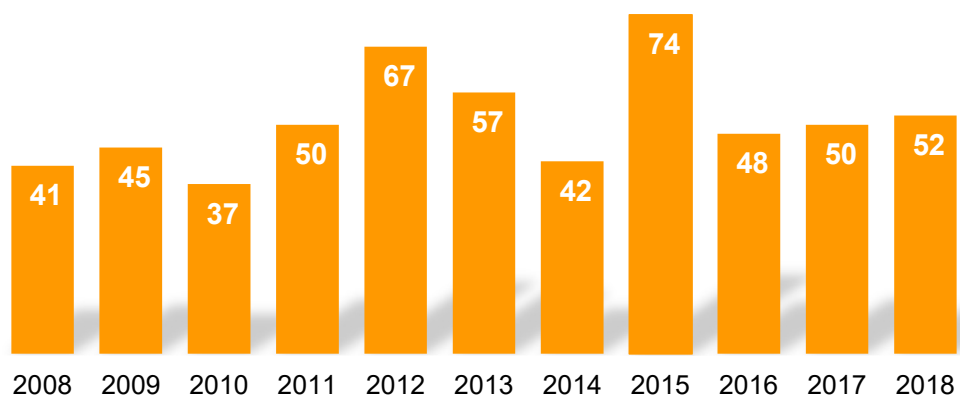
La tarification de la location est la suivante depuis mars 2019 :

Véhicule	Vélo	Scooter Cyclomoteur	Automobile	Automobile Allocataire RSA
1 jour	1 €	2,50 €	5,50 €	3 €
1 semaine	5 €	17,50 €	38,50 €	21 €

Le kilométrage est plafonné à 40 km par jour pour les scooters et cyclomoteurs et 60 km par jour pour les automobiles. En cas de dépassement, un surcoût de 0,25 € par km supplémentaire est appliqué.

Pour bénéficier de la location, le bénéficiaire doit verser une caution de 50 € pour un vélo, 300€ pour un scooter ou un cyclomoteur et 500 € pour une automobile.

Evolution du nombre de bénéficiaires sur service de prêt de véhicules à tarif réduit Mobil'Actif sur la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval



Le service s'adressant prioritairement aux habitants à faible revenu en démarche d'insertion, 96% des bénéficiaires ont un revenu inférieur à 1 000 € par mois et 82 % des déplacements sont motivés par l'accès à un emploi ou un stage en 2018.

	2018	2017
Age	34 % moins de 25 ans	29 % jeunes
Qualification	28% sans diplôme, 32% CAP	77 % niveau VI et V
Revenus	96 % inférieur à 1 000€ / mois	90 % inférieur à 1 000€
Logement	62 % locataire	66 % locataire
Permis	50 % sans permis	47 % sans permis
Famille	72 % vivant seul	68 % vivant seul
Raison de la demande	82 % pour emploi, stage	91 % pour emploi, stage

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a contribué au fonctionnement du service à hauteur de 18 000 € en 2018. Pout autant, le service présente chaque année une activité inférieure aux objectifs ce qui génère un déficit structurel supporté par l'association.

	2016	2017	2018
Taux activité scooters	86 %	85 %	39 %
Taux activité voiture	74 %	75 %	79 %
Résultat	- 12 722	-18 512	-17 892

Afin de remédier à cette situation, l'association « Les Eaux Vives » a ajusté à la baisse les tarifs à destination du public prioritaire en 2019, simplifié la procédure de location et ouvert cette location à tout public sans condition de revenu avec de tarifs supérieurs.

Véhicule	Scooter Cyclomoteur	Automobile
1 jour	10 €	15 €
1 semaine	50 €	75 €

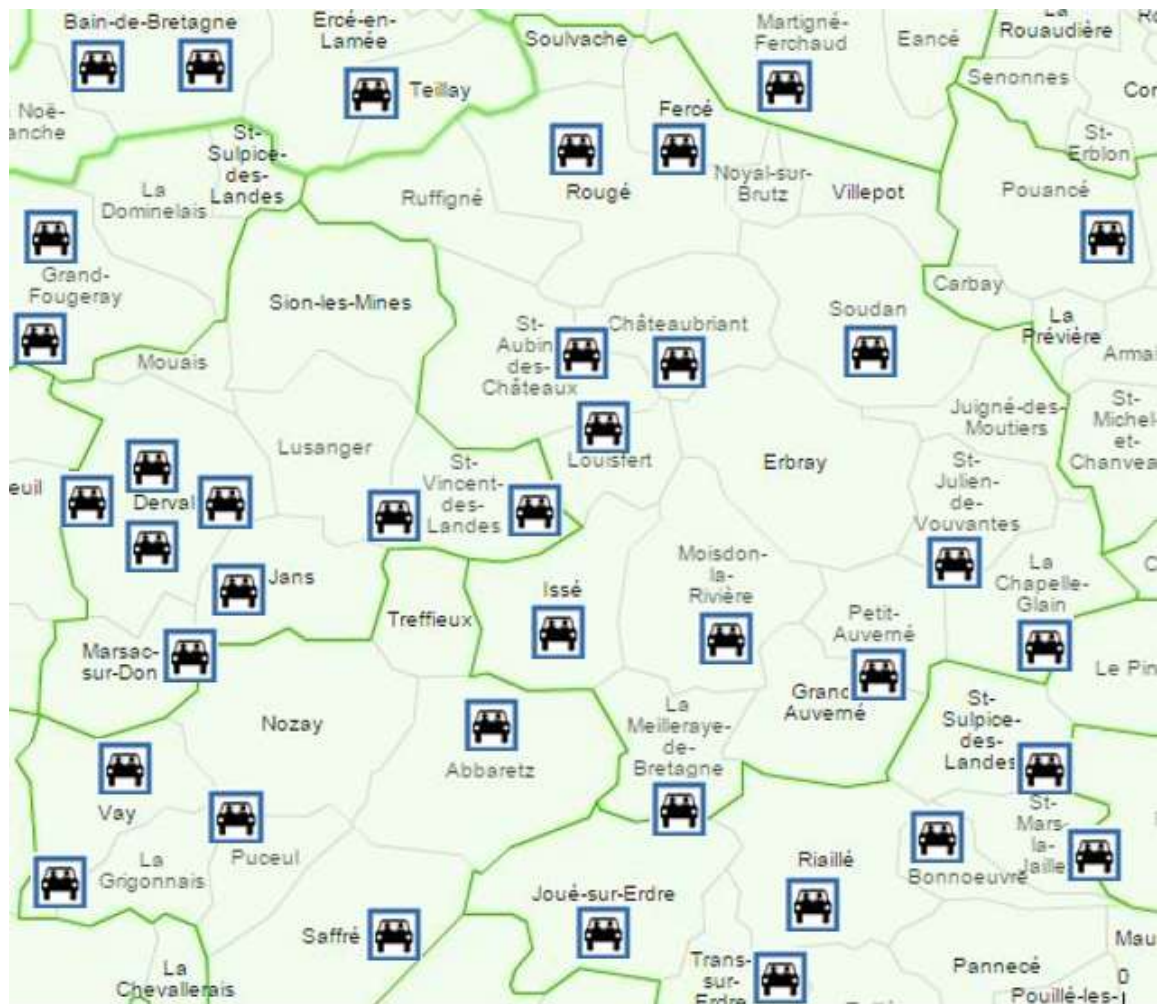
2.9- Synthèse sur les routes, les transports collectifs et solidaires

	Atouts	Faiblesses
Origine interne	<p>Un réseau routier entretenu en constante amélioration.</p> <p>Deux lignes ferroviaires desservant Châteaubriant.</p> <p>Des lignes régulières en autocar complétant l'offre ferroviaire pour relier Châteaubriant aux agglomérations voisines.</p> <p>Un transport à la demande qui offre une solution de mobilité aux 26 communes avec une initiative associative (RAP) qui confirme l'attractivité de ce service sur la partie sud-est du territoire.</p> <p>Une ligne régulière en minibus électrique assurant la desserte des principaux quartiers de Châteaubriant.</p>	<p>Une absence de desserte en 2 x 2 voies de Châteaubriant.</p> <p>Des temps de parcours en train et en autocar et un nombre limité d'allers-retours quotidiens pénalisant leur attractivité par rapport à l'automobile.</p> <p>Une absence de ligne régulière de transport en commun entre Châteaubriant et Derval.</p> <p>Une absence d'offre de transport desservant les 25 communes autour de Châteaubriant avec une fréquence soutenue, le transport à la demande Aléop présentant des plages horaires et des jours de fonctionnement limités.</p>
	Opportunités	Menaces
Origine externe	<p>Le projet de loi d'orientation de la mobilité offrant la possibilité à la Communauté de Communes de devenir autorité organisatrice des transports de premier rang afin de développer l'offre de transport en commun interne au territoire.</p>	<p>Une poursuite de la baisse de fréquentation des lignes régulières en autocars conduisant à des décisions de réduction d'horaires voire de suppressions rompant certaines liaisons avec les agglomérations voisines.</p>

3- L'usage partagé de l'automobile et la recharge électrique

3.1- Aires de covoiturage

Les aires de covoiturage ont été matérialisées et dotées de signalétique et d'abri par le Département de Loire-Atlantique.



Les aires de covoiturage sur la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval et les communes limitrophes

Le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval est couvert par 20 aires de covoiturage et les secteurs environnant en sont également bien pourvus.

3.2- Autostop organisé

L'auto-stop organisé est également accompagné par le Département de Loire-Atlantique qui fournit la signalisation des arrêts.

La commune d'Issé a expérimenté cette formule de covoiturage par matérialisation de 3 arrêts spécifiques situés à trois sorties de l'agglomération depuis l'automne 2018. Elle a également proposé aux conducteurs et habitants futurs passagers intéressés de s'inscrire à la mairie pour recevoir une carte facilitant leur identification.

Un point-stop a également été disposé en 2019 par le Département de Loire-Atlantique à la sortie du carrefour aménagé sur la RD 771 à hauteur de Nozay en direction de Châteaubriant.



Point stop disposé à Issé à la sortie en direction de Châteaubriant

L'auto-stop organisé a pour objectif de contribuer à rassurer les conducteurs et autostoppeurs pour encourager cette pratique du covoiturage sans réservation.

3.3- Site Internet ouestgo.fr

Afin d'encourager la pratique du covoiturage de proximité, la Communauté de Communes a adhéré en décembre 2018 au site Internet ouestgo.fr destiné à faciliter la mise en relation entre les conducteurs d'automobiles disposés à partager leur moyen de locomotion sur des trajets récurrents et les usagers intéressés pour être passagers.



L'inscription sur le site Internet est gratuite pour le conducteur et le passager.

Au 1^{er} octobre 2019 pour des départs du territoire ou des arrivées sur le territoire, le site Internet comptabilisait 168 conducteurs différents, 37 passagers différents, 244 offres de covoiturage, 73 demandes de covoiturage.

Les trajets les plus fréquents sont Nantes vers Châteaubriant (15 fois), Châteaubriant vers Nozay (11 fois) et Derval vers Nantes (10 fois).

Des actions d'information sur ce site internet sont menées par la Communauté de Communes en direction des salariés des entreprises pour les encourager à utiliser cet outil.

3.4- Autopartage électrique

L'expérimentation d'un service d'autopartage électrique en libre-service a été inscrite dans le programme d'actions du Plan Climat Air Energie Territorial 2018-2023 de la Communauté de Communes.

Ce service permet de proposer une location courte durée d'automobiles électriques qui sont partagées entre plusieurs utilisateurs à des moments différents.

Le code des transports précise qu'en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport peuvent créer un service public d'autopartage.

La station expérimentale implantée par la Communauté de Communes sera localisée à Derval sur l'aire de covoiturage existante située le long de la RD 178 sur le parking du supermarché Super U à l'entrée de la commune en venant de Châteaubriant.



Exemple de station d'autopartage électrique

La station sera dotée de deux automobiles électriques disponibles 7 jours sur 7 sur une plage horaire permettant la recharge durant la nuit sur une borne disposée à cet effet. Une boîte à clef ouvrable avec un code complètera l'équipement.

Le tarif comprendra un forfait d'utilisation sur une durée d'une demi-journée ou d'une journée et un forfait d'abonnement. Un abonnement sur un mois sera également possible et ne sera débité qu'en cas d'utilisation d'une automobile.

La location s'effectuera par internet via un ordinateur fixe ou via un smartphone, ou via un guichet comme la Maison des Services au Public.

La définition des tarifs et la mise en service sont programmées dans le courant de l'automne 2019.

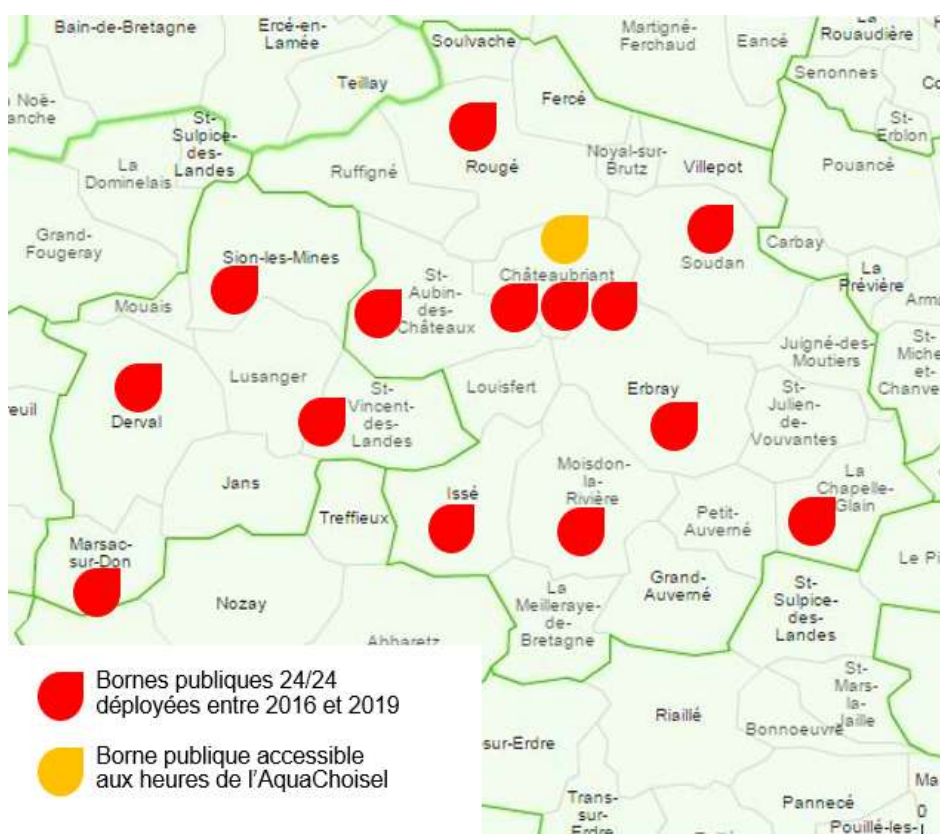
3.5- Bornes de recharge électrique

Des bornes de recharge électrique publiques accessibles 24 h / 24 h ont été déployées sur le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval par le Syndicat Départemental d’Energie de Loire-Atlantique (SYDELA) à partir de 2016.



Borne de recharge électrique sur le parking Radevormwald à Châteaubriant

En 2019, le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval est équipé de 15 bornes de recharges électriques : 14 déployées par le SYDELA (dont une rapide) et une installée par la Communauté de Communes sur le parking de l’espace aquatique AquaChoisel à Châteaubriant.



La tarification est harmonisée depuis 2019 à l'échelle des régions Bretagne et Pays de la Loire. Elle comprend un tarif abonné qui suppose une adhésion de 10 € par an au service du Sydela :

Type de borne	Normale	Rapide
Tarif abonné	0,20€/kWh	0,30€/kWh
Tarif non-abonné	0,20€/kWh + 1€ par recharge	0,30€/kWh + 1€ par recharge
Temps de recharge pour 100 km	1 à 3 heures	20 minutes

L'utilisation de la borne s'effectue soit avec la carte d'adhérent, soit via l'application numérique Sydego (accessible via QR code), soit en appelant par téléphone un téléopérateur.

L'utilisation des bornes est très faible à ce jour. A titre d'exemple, la première borne installée sur le territoire de la Communauté de Communes à Soudan à proximité de l'axe RD 771 a été utilisée en moyenne à peine plus d'une fois par mois depuis sa mise en service le 6 décembre 2016. La borne rapide située sur la zone Horizon à Châteaubriant présente la plus forte fréquentation avec une moyenne de 12 utilisations par mois depuis sa mise en service le 15 novembre 2018.

Type de borne et localisation	Date de mise en service	Nombre d'utilisations au 31 mai 2019	Abonnés	Non abonnés
Normal				
Châteaubriant Parking Centre Municipal des Sports	29/06/2018	23	20	3
Châteaubriant Place de la Motte	19/10/2018	44	26	18
Châteaubriant Parking Radevormwald	15/11/2018	13	9	4
Derval Place de la Grée	26/10/2017	69	44	25
Erbray - Parking de la Gare	17/10/2017	11	11	0
Issé - Parking de la Ste Barbe	16/10/2017	25	16	9
La Chapelle-Glain	16/10/2017	58	16	42
Marsac sur Don Parking rue du prieuré	30/01/2018	9	1	8
Moisdon-la-Rivière Parking rue d'Aval	16/10/2017	9	1	8
Rougé - Place Rogatien Gautier	01/02/2019	9	4	5
Saint-Aubin-des-Châteaux Rue de la Gaudinaiis	30/01/2018	7	3	4
Saint-Vincent-des-Landes Parking de la Forge	12/12/2017	38	34	4
Sion-les-Mines Parking rue de St Sulpice	17/07/2018	3	3	0
Soudan Rue du Presbytère	06/12/2016	22	14	8
Rapide				
Châteaubriant Rue Patton (Zone Horizon)	15/11/2018	63	5	58
TOTAL		403	207	196

(source : Sydela)

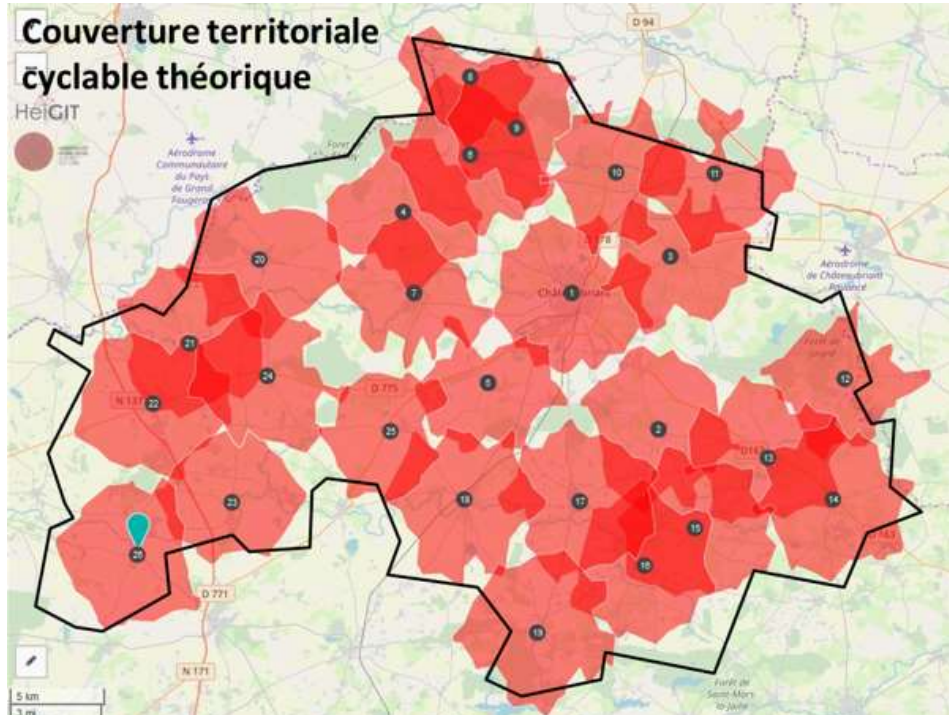
3.6- Synthèse sur les usages partagés de l'automobile et la recharge automatique

	Atouts	Faiblesses
Origine interne	<p>Un bon maillage d'aires de covoiturage.</p> <p>Une site internet facilitant la mise en relation entre les conducteurs et les futurs passagers.</p> <p>Un réseau de bornes de recharge électrique.</p>	<p>Un développement de l'auto-stop organisé limité à une seule commune sur le territoire.</p>
	Opportunités	Menaces
Origine externe	<p>Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit un forfait mobilités durables qui permettrait à tous les employeurs privés et publics volontaires de contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage.</p>	<p>Des dispositions fiscales qui n'incitent pas à valoriser la pratique du covoiturage.</p> <p>Une progression limitée de l'autonomie des automobiles électriques.</p>

4- Les mobilités actives

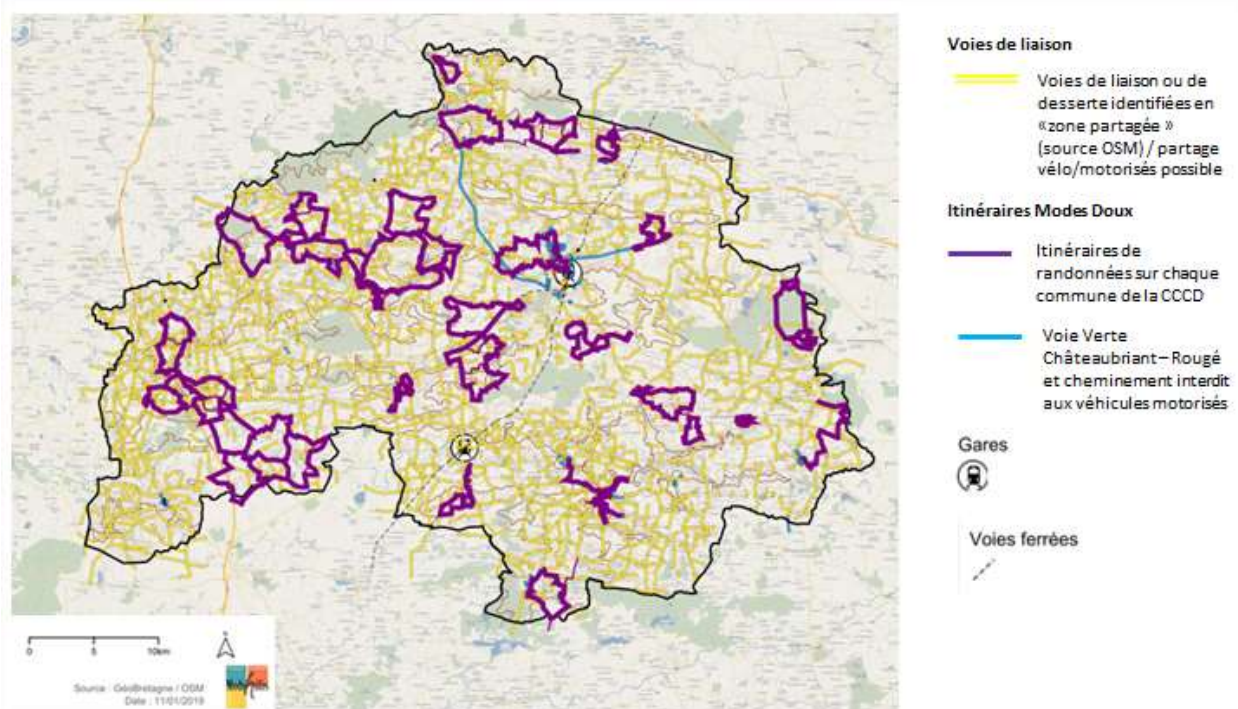
4.1- Accessibilité cyclable et piétonne

Le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval permet un accès en 15 minutes à vélo aux 26 centres-bourgs et centres-villes pour pratiquement tous les habitants.



Les zones de couleur correspondent à un temps de parcours de 15 minutes depuis les centres-bourgs et centres-villes à une vitesse de 19 km/h (source OpenRouteService Mobhilis)

Cette accessibilité dans un temps raisonnable par les modes doux est facilitée par le maillage de voies routières et chemins de randonnée.



4.2- Aménagements pour les mobilités actives

Le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval est progressivement doté d'itinéraires dédiés aux mobilités actives.

Une voie verte a été ouverte en 2004 sur le tracé d'une ancienne voie ferrée entre Châteaubriant, Rougé et la limite départementale à hauteur de la forêt de Teillay. D'une distance de 13 km, elle est aménagée avec un enrobé sur 10 km puis un stabilisé sur 3 km propices aux déplacements à pied et à vélo.



Un nouveau tronçon de 12 km en voie verte entre Châteaubriant et Villepôt a été aménagé en juillet 2019 par le Département de Loire-Atlantique dans le cadre de la création d'une liaison cyclable qui doit relier à terme la voie verte Carquefou-Riaillé à Châteaubriant et Châteaubriant à Segré en Anjou Bleu.



Le principale voie routière interne au parc d'activités économiques intercommunal des Estuaires à Derval a fait l'objet de la création d'une bande cyclable. La zone Horizon à Châteaubriant dispose également en partie d'une emprise dédiée aux vélos sur la rue principale la traversant (rue de Général Patton).

Plusieurs communes ont également procédé à des aménagements de bandes ou pistes cyclables ou signalisation sur chaussée de voie routière pour encourager la pratique du vélo.



Bande cyclable aménagée rue Pierre Mendès-France à Châteaubriant en 2017

La Ville de Châteaubriant a défini un périmètre en zone 30 dans son centre-ville et a prévu dans son Plan Global de Déplacement de poursuivre le maillage d'itinéraires vélos sur la période 2018-2025.



Chaussée à voie centrale banalisée aménagée à Derval en 2019

La Ville de Derval a également mené un ambitieux programme de création de liaisons douces et a aménagé depuis octobre 2019 un tronçon en chaussée à voie centrale banalisée rue de Redon. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie de l'accotement appelée rive.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.



Signalétique de la chaussée à voie centrale banalisée aménagée à Derval

4.3- Pédibus

Le pédibus est une organisation des déplacements des enfants entre des stations proches de leur domicile et l'école encadrée par un parent bénévole.

Sur le territoire de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval un collectif de parents accompagné par la Commune de Soudan a mis en place un tel service depuis 2015.



Le pédibus à Soudan

Deux itinéraires ont été définis pour desservir dans un rayon de 1,5 km les deux écoles primaires situées sur la Commune.

Les groupes sont constitués au maximum de 10 enfants. Le collectif composé de 25 parents se relaye pour assurer la conduite des groupes.

Le collectif a rédigé une charte des parents, des accompagnants et des enfants.

La Commune a fourni les gilets de haute visibilité et les panneaux signalant les points de rencontre sur les itinéraires.

4.4- Location de Vélos à Assistance Electrique (VAE)

Parallèlement à l'élaboration du Plan Global de Déplacement, la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a décidé d'expérimenter la location de vélos à assistance électrique depuis l'automne 2018.

Cette expérimentation s'inscrivait dans la mise en œuvre du Plan Climat Air Energie Territorial 2018-2023 qui a fixé parmi ses objectifs l'augmentation de 10 % de l'usage des modes doux. Elle visait également à inciter les habitants à changer de moyen de locomotion sur les courtes distances.

Deux services ont été mis en place : la location longue durée d'un à six mois à effectuer dans 5 mairies tests et la location courte durée de 12 heures consécutives maximum sur 2 stations en libre-service à Châteaubriant

La location longue durée

La Communauté de Communes a acquis une flotte de 15 vélos à assistance électrique qui ont été proposés à la location aux habitants âgés d'au moins 18 ans sur 5 communes : Derval, Issé, Rougé, Soudan et St Julien de Vouvantes.

Le vélo à assistance électrique proposé à la location présente les caractéristiques suivantes : moteur au niveau du pédalier offrant un couple de 80 Newton-mètre ; 7 vitesses ; 5 niveaux d'assistance ; batterie de 11 Ah avec autonomie de 75 km ; grand écran sur le guidon ; fourche suspendue. ; pneus anti-crevaison avec bandes réfléchissantes ; panier au guidon ; deux sacoches imperméables à l'arrière ; antivol de cadre + câble attache de rue (1,80 m) ; chargeur de batterie avec câble ; pompe à pied avec manomètre.



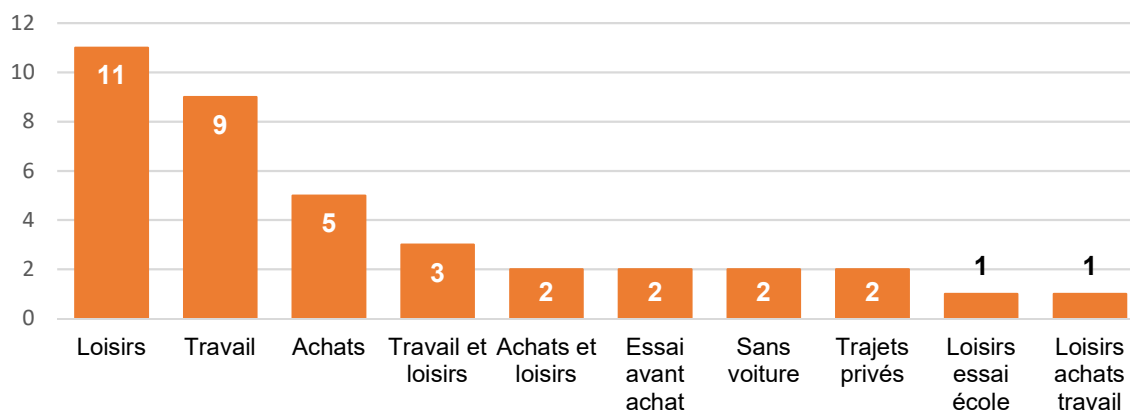
Le tarif était de 25 € pour un mois, 75 € pour 3 mois et 135 € pour 6 mois.

Les 15 vélos à assistance électrique ont été dès leur mise en location sollicité par les habitants avec des files d'attente sur certaines communes témoignant de l'engouement pour ce nouveau moyen de locomotion.

Au 30 juin 2019, les vélos à assistance électrique ont parcouru 8 162 km. Ils ont été utilisés par 55 usagers différents âgés de 32 à 76 ans et résidant sur 16 communes.

Les 76 contrats de location étaient essentiellement d'une durée d'un mois (72).

Motifs de déplacement des usagers des 15 vélos à assistance électrique en location longue durée



A compter de fin juillet 2019, la flotte a été portée à 55 vélos à assistance électrique en location longue durée (40 nouveaux) avec une distribution étendue à chacune des 25 communes autour de Châteaubriant.

La location courte durée

La Communauté de Communes a acquis deux stations libre-service avec recharge automatique équipées de 14 points d'attache et de 12 vélos à assistance électrique proposés à la location aux habitants âgés d'au moins 16 ans pour des déplacements de quelques heures à une journée (maximum de 12 heures consécutives).

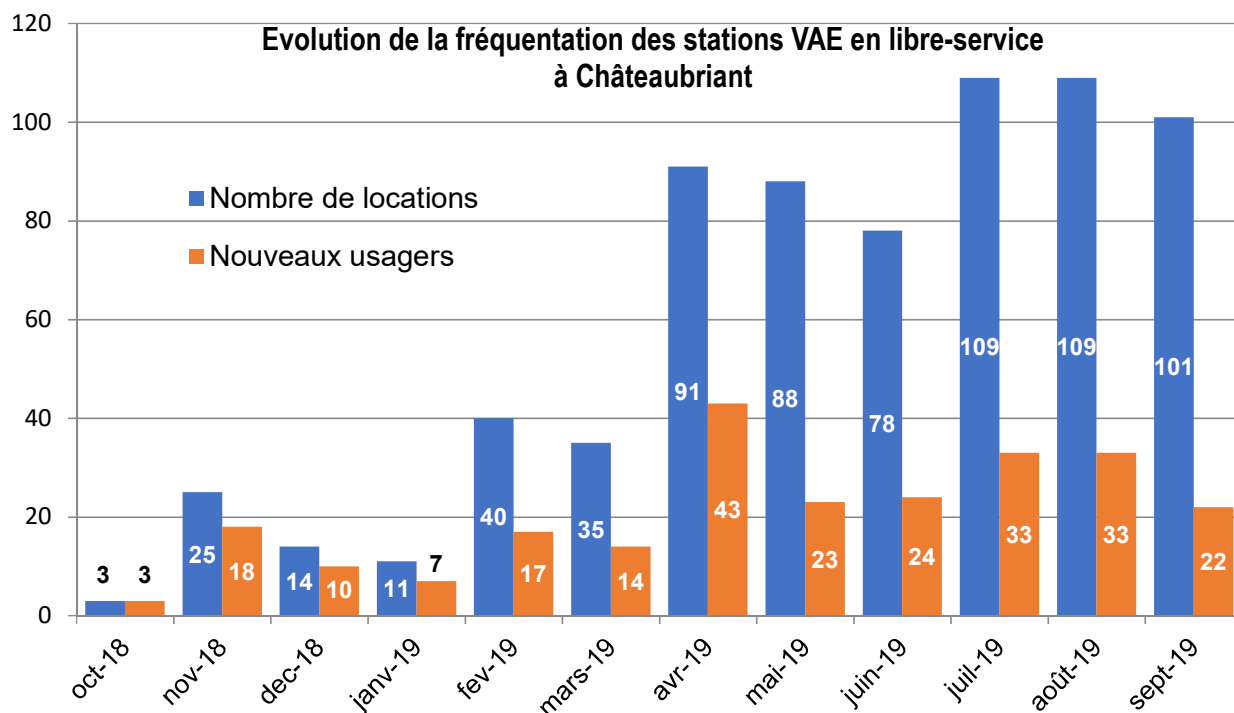
Les deux stations ont été implantées à la gare pour faciliter les déplacements des usagers du tram train et des autocars de la plateforme multimodale et au 23 rue Aristide Briand pour les habitants du centre-ville qui n'ont pas de solution de stationnements vélos sécurisés.



Station libre-service au 23 rue Aristide Briand à Châteaubriant

Le tarif est de 1 € l'heure. La location s'effectue par internet via un ordinateur fixe ou via un smartphone, ou par carte à retirer à l'office de tourisme ou au guichet unique des familles.

Au 1^{er} octobre 2019, les vélos à assistance électrique ont parcouru 7 068 km. Ils ont été utilisés par 247 usagers différents. Les deux stations ont totalisé 704 locations.



Dans le courant de l'automne 2019, la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval installe trois nouvelles stations équipées de 24 points d'attache et 12 vélos à assistance électrique implantées sur le pôle de santé hôpital-clinique-IFSI, le pôle scolaire public lycée-collège et le pôle de loisirs des étangs de Choisel.

Des cartes prépayées avec un nombre d'heures permettant d'utiliser les vélos à assistance électrique sur différents jours sont proposées depuis septembre 2019.

Un terminal de paiement par carte bancaire va être ajouté début 2020 sur chacune des 5 stations pour faciliter l'accès en dehors d'internet et des heures d'ouverture de l'office de tourisme et du guichet unique des familles.

4.5- Synthèse sur les mobilités actives

	Atouts	Faiblesses
Origine interne	<p>Un maillage de 26 communes propice au développement des modes doux.</p> <p>Un réseau de voie vertes, liaisons cyclables, bandes et pistes cyclables en croissance.</p> <p>Des aménagements de voirie dans les centres-villes qui incitent au partage de la chaussée : zone 30, signalisation, plateau surélevé...</p> <p>Un déploiement d'un service de location de vélos à assistance électrique.</p>	<p>Des voies routières principales avec un trafic soutenu notamment de poids lourds pouvant donner une impression d'insécurité.</p> <p>Des continuités de parcours en voirie dédiée pour les modes doux qui demeurent limitées.</p> <p>Une absence de lisibilité des parcours en voirie routière présentant un trafic automobile plus limité propices au partage des modes de déplacement.</p>
	Opportunités	Menaces
Origine externe	<p>Un changement de l'image de la pratique du vélo qui redevient valorisante : avantage pour la santé, pour la qualité de vie, et pour le climat.</p>	<p>Une réduction des dotations publiques de redistribution conduisant à une diminution du maillage de l'offre de services publics de proximité.</p>

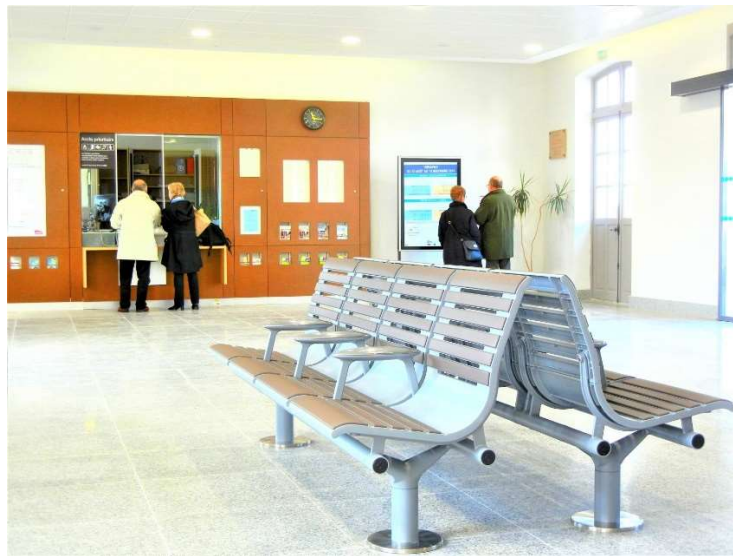
5- L'information et la communication sur l'offre de mobilité

La diffusion de l'information est déterminante pour porter à connaissance de la population les avantages des différentes offres de mobilité proposées et encourager les changements de comportements.

Elle prend appui sur la signalisation de la voirie, la circulation des véhicules, les guichets d'information physique, l'information sur Internet, les supports papiers des grilles horaires et les campagnes de communication.

L'information physique

Le seul lieu dédié à l'information physique sur l'offre de transport en commun est constitué par le hall et le guichet de la gare ferroviaire de Châteaubriant gérée par la SNCF.



Hall et guichet de la gare ferroviaire de Châteaubriant rénové en 2014

Une information portant principalement sur les lignes ferroviaires y est délivrée mais également sur les lignes régulières d'autocars qui desservent Châteaubriant et se rejoignent toute sur le pôle d'échanges multimodal qui a été aménagé en 2011 par la Communauté de Communes à proximité de la gare ferroviaire.

Le guichet est animé par un agent de la SNCF qui assure la vente des billets de train (12 000 ventes par an). Il est ouvert 40 heures et 30 minutes chaque semaine : du lundi au vendredi de 10h00 à 12h25 et de 14h00 à 18h25 ; le samedi de 10h00 à 12h00 et de 13h05 à 17h25. Durant les mois de juillet et août, le guichet est fermé le samedi.

Le hall a été rénové en 2014-2015 par la SNCF avec agrandissement de sa surface pour la porter à 150 m². Il est doté de présentoirs des grilles horaires et de panneaux lumineux d'information sur les horaires de départ et d'arrivée des trains. Il est ouvert 50 heures et 45 minutes chaque semaine : du lundi au vendredi de 06h15 à 8h00, de 10h00 à 12h25 et de 14h00 à 18h25 ; le samedi de 07h30 à 8h00, de 10h00 à 12h00 et de 13h05 à 17h25.

Les 26 mairies disposent également de présentoirs où sont disposées les grilles horaires des principales lignes régulières et du transport à la demande.

L'information sur Internet

Elle est assurée par la SNCF et par la Région des Pays de la Loire, autorité organisatrice des transports.

La SNCF propose quatre sites internet : www.sncf.com, www.oui.sncf, www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire et www.ter.sncf.com/bretagne

Les quatre sites de la SNCF distinguent 2 gares à Châteaubriant : la gare de Châteaubriant et la gare de Châteaubriant tram train, la première apparaissant en tête de liste peut donc induire en erreur le voyageur qui en la choisissant n'aura pas accès aux horaires des trajets passant par Nantes.

Ces sites délivrent en outre chacun une partie de l'information sur la desserte à partir de la gare de Châteaubriant ce qui ne facilite pas la recherche du trajet le plus adapté sur le plan des horaires, le plus rapide et le plus économe sur le plan financier.

La Région Pays de la Loire propose une information sur l'ensemble des lignes ferroviaires et régulières par autocars sur le site www.destineo.fr et sur les lignes régulières d'autocars, de transport à la demande et de transport scolaire sur le site <https://aleop.paysdelaloire.fr/>

Les campagnes de communication

Elles sont menées aux échelles nationales via la SNCF ou régionales via la Région des Pays de la Loire. Par contre, il n'y a pas de plan de communication pluriannuel avec des événements valorisant les mobilités à ce jour sur le territoire.

Le transport à la demande délégué pour sa gestion au syndicat intercommunal de transports collectifs de la région de Châteaubriant-Derval-Nozay ne dispose pas de budget de communication spécifique alors qu'il nécessite une promotion soutenue pour compenser sa moins grande visibilité qu'une ligne régulière d'autocar.



Un panneau de promotion du vélo a été installé près de la gare à Châteaubriant depuis octobre 2018

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval a mené des actions de promotion du déploiement du nouveau service de location de vélos à assistance électrique et du nouveau service de minibus électrique à Châteaubriant. La Foire de Béré a choisi le thème de vélo pour son édition 2019.

5.1- Synthèse sur l'information et la communication

	Atouts	Faiblesses
Origine interne	<p>Un guichet d'information avec un agent SNCF dédié à la gare de Châteaubriant.</p> <p>Des sites internet de la SNCF et de la Région des Pays de la Loire qui donnent accès aux horaires.</p>	<p>Un accès à l'information sur internet qui peut apparaître complexe pour le voyageur occasionnel.</p> <p>Une absence de campagne de communication permanente.</p>
	Opportunités	Menaces
Origine externe	<p>Un développement des applications numériques facilitant l'accès à l'information sur l'offre de mobilité.</p> <p>Le projet de loi d'orientation de la mobilité offrant la possibilité à la Communauté de Communes de devenir autorité organisatrice des transports de premier rang afin de renforcer l'information et la communication sur l'offre de mobilité.</p>	<p>Une politique de la SNCF de suppression des guichets physiques dans les gares des villes moyennes.</p>

Conclusion

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval présente une situation géographique porteuse entre des grandes métropoles parmi les plus dynamiques en France sans être trop proches. Cela facilite le maintien d'un bassin d'emploi et de service attractif où une majorité de la population réside et travaille.

Pour autant, les mutations économiques et numériques dans un contexte de vieillissement de la population et de hausse du prix des carburants fossiles nécessitent d'adapter l'offre de mobilité pour répondre aux enjeux de la proximité, garante de la qualité de vie sur le territoire.

Or, l'organisation actuelle des transports a été conçue pour l'essentiel sur un modèle qui a près de 20 ans et n'est plus en adéquation avec les exigences de souplesse et de rapidité, les nouvelles pratiques des services et l'adaptation au changement climatique.

La Communauté de Communes Châteaubriant-Derval présente une gamme de transports relativement fournie par rapport à d'autres territoires, la relance de la ligne ferroviaire vers Nantes en tram-train en 2014 témoignant de cet investissement public soutenu.

Pour autant, les temps de parcours trop longs, les fréquences de navettes limitées, les tarifs de déplacements occasionnels élevés, les contraintes horaires et de réservation sur les formules à la demande sont perçus comme des obstacles pour une grande partie de la population.

L'enjeu clef est dès lors de conforter le maillage des 26 centralités grâce à une évolution de l'offre de transport qui soit plus coordonnée sur le plan local et privilégie un bouquet de services innovants de mobilités actives et collectives souples, économes et réactives qui répondent aux différents besoins de la population.